

FACULTÉ DE DROIT DE PARIS

LA MARINE AUXILIAIRE

EN DROIT INTERNATIONAL

THÈSE POUR LE DOCTORAT

SOUTENUE LE LUNDI 19 FÉVRIER 1900, A 1 HEURE

PAR OLIVIER GUIHÉNEUC

« La légalité d'une marine volontaire doit dépendre, comme la légalité d'une armée volontaire, de l'étroitesse de son union avec l'Etat et des garanties qu'elle présente pour l'exacte observation des lois de la guerre. »

LAWRENCE

« L'incorporation de la marine auxiliaire dans la marine permanente respecte l'esprit et la forme de la déclaration de Paris. L'instrument de guerre navale ainsi obtenu est infiniment plus complet et plus puissant que les corsaires isolés de jadis. »

L'AUTEUR

Président. . . . M. RENAULT, professeur.

Suffragants. . . . { M. LESEUR, professeur.
 { M. PILLET, professeur.



PARIS

A. PEDONE, ÉDITEUR

LIBRAIRE DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS

13, RUE SOUFFLOT, 13

—
1900



Digitized by the Internet Archive
in 2026

LA MARINE AUXILIAIRE

EN DROIT INTERNATIONAL

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

FACULTÉ DE DROIT DE PARIS

LA MARINE AUXILIAIRE

EN DROIT INTERNATIONAL

THÈSE POUR LE DOCTORAT

SOUTENUE LE LUNDI 19 FÉVRIER 1900, A 1 HEURE

Par OLIVIER GUIHÉNEUC

« La légalité d'une marine volontaire doit dépendre, comme la légalité d'une armée volontaire, de l'étroitesse de son union avec l'Etat et des garanties qu'elle présente pour l'exacte observation des lois de la guerre. »

LAWRENCE

« L'incorporation de la marine auxiliaire dans la marine permanente respecte l'esprit et la forme de la déclaration de Paris. L'instrument de guerre navale ainsi obtenu est infiniment plus complet et plus puissant que les corsaires isolés de jadis. »

L'AUTEUR

Président..... M. RENAULT, professeur.

Suffragants... { M. LESEUR, professeur.
 { M. PILLET, professeur.



PARIS

A. PEDONE, ÉDITEUR

LIBRAIRE DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS

13, RUE SOUFFLOT, 13

1900

INTRODUCTION

La question de la marine auxiliaire. — Rapide exposé historique et technique. — La marine auxiliaire en fait est indispensable.

L'objet de cette étude est l'examen de la situation faite à la marine auxiliaire en droit international. La question est fort obscure. Beaucoup de gens n'attachent pas à ce mot « marine auxiliaire » un sens bien précis. Notre but sera justement de fixer cette notion, au point de vue technique d'abord, ensuite au point de vue juridique. Le meilleur moyen d'y parvenir sera de montrer, par un historique sommaire, comment et de quoi la marine auxiliaire est née.

Pour le moment contentons-nous de cette définition approximative : « Le navire auxiliaire est un navire nolisé ou réquisitionné au commerce par un Etat belligérant, qui l'incorpore dans sa marine nationale pour la durée de la guerre, et en vue d'un service quelconque. »

Ainsi défini, le navire auxiliaire se sépare assez

nettement du vaisseau de guerre proprement dit, qui est la propriété de l'Etat, et du corsaire qui ne fait pas partie de la marine nationale, malgré sa qualité de belligérant.

Cette distinction, toute grossière qu'elle est, paraît bien simple. Cependant, peu de gens la conçoivent aujourd'hui, et, surtout autrefois, personne ne s'en serait avisé.

Avant Richelieu, la marine militaire n'existait pas. Le cardinal eut à la créer presque de toutes pièces. Il acheta des vaisseaux au commerce, y plaça des équipages de matelots, et des garnisons de soldats, de cadets, servies par des valets de vaisseau et commandées par un gentilhomme. Chaque navire eut deux capitaines, l'un militaire et noble, l'autre marin — le capitaine de navigation, roturier la plupart du temps et qui n'était qu'un pilote d'un grade supérieur.

Sous le règne suivant, les gentilshommes s'*amarinèrent* et ne dédaignèrent pas de commander la manœuvre comme ils commandaient le combat. Cependant, il y eut toujours dans la marine une forte proportion de roturiers — les officiers bleus — sortis du commerce, ou des corsaires, parfois quittant le service pour revenir à leur ancien état. Colbert, en créant l'inscription maritime, unit plus étroitement encore la marine de guerre à la marine de commerce, de sorte qu'un même matelot était

tour à tour marchand, corsaire, matelot du roi, puis pouvait très bien, son congé fini, redevenir marchand, pêcheur ou corsaire.

La pratique de la presse ou des engagements forcés, qui ne fut jamais abandonnée, augmentait encore la confusion.

A cette époque troublée tous les vaisseaux marchands portaient des canons ; ceux des grandes compagnies surtout étaient particulièrement bien armés. La transformation d'un navire de commerce en bâtiment de guerre ou en corsaire était presque toujours possible. Ce n'est pas tout. Les corsaires les plus fameux devenaient aisément officiers de la marine royale. Jean-Bart, nommé chef d'escadre par Louis XIV, ne dédaigna pas de faire la course. Enfin, l'amiral Bourgois¹ nous apprend qu'en 1701 Phélyppeaux, alors ministre de la marine, « laissa pourrir les vaisseaux dans les ports, ou les prêta aux particuliers pour faire la course ».

Donc, au point de vue du matériel, vaisseaux du roi et bâtiments auxiliaires — corsaires même — se confondaient à peu près. Au point de vue du personnel, on conçoit aisément qu'avec un pareil état de choses les marins du roi étaient assez peu

¹ *La guerre de course, la grande guerre et les torpilles*, par le vice-amiral Bourgois, Paris, 1886, p. 12 et suiv.

militaires et tous les marins du commerce l'étaient un peu. Tout ce qui montait un bâtiment à voiles était appelé à combattre et à conduire le vaisseau, que ce vaisseau appartint au roi ou à un simple armateur.

Cet état de choses se perpétua presque jusqu'à la marine à vapeur. Je dis *presque*, car la marine à vapeur fit son apparition vers 1830, et ne prit son essor qu'après l'application de l'hélice aux vaisseaux de guerre, c'est-à-dire un peu avant la guerre de Crimée.

Notons cependant que si la marine auxiliaire n'apparaissait pas encore, le corsaire se distinguait, de jour en jour, plus nettement du bâtiment de guerre proprement dit.

Notre grande ordonnance de 1681 interdit aux corsaires français « de prendre commission d'aucuns rois, princes ou états étrangers pour armer des vaisseaux en guerre et courir la mer sous leur bannière, si ce n'est par notre permission, et à peine d'être traités en pirates.¹ »

A la fin du XVIII^e siècle, Franklin, et, un peu plus tard, Kersaint, proposèrent l'abolition de la course. Ils n'obtinrent pas gain de cause ; mais les principales règles qui régissent les corsaires étaient éta-

¹ Voir Perels, p. 201, édit. française, notre grande ordonnance de 1682 et voir l'arrêté du 2 prairial, an XI. — Ortolan. — Pillet, *Les lois de la guerre*, p. 49.

blies et l'on exigeait d'eux à peu près dans tous les Etats européens :

1^o Des lettres de marque d'un belligérant autorisant le navire à faire la course pour un laps de temps déterminé après lequel les lettres devaient être renouvelées.

2^o Le titulaire ne recevait la lettre de marque que contre le dépôt d'un cautionnement.

3^o Le corsaire ne pouvait recevoir des lettres de marque de deux Etats différents.

4^o Il devait soumettre ses prises à la juridiction de l'Etat qui lui avait donné l'autorisation de faire la course.

A ces règles vint s'en ajouter une autre, contestée il est vrai. On interdit aux corsaires d'opérer dans les fleuves ennemis ou leur estuaire.

Pendant les guerres de l'Empire, les Niquet, les Surcouf, firent le plus grand mal à nos ennemis les Anglais. Cependant la course, qui avait laissé de grands souvenirs très chers à nos populations de la Manche et de l'Atlantique, la course fut en défaveur près du gouvernement de Napoléon III. On fit valoir de beaux sentiments humanitaires : la course était barbare, donnait lieu à une foule d'abus. Pourquoi donc admettrait-on sur mer, au profit de particuliers avides, le pillage qu'on proscrivait sur la terre ferme, aux armées régulières elles-mêmes ? Bref, on rêvait la guerre navale à l'eau

de rose, en attendant qu'on parvînt à la supprimer tout à fait.

A ces mobiles de sentiment vinrent s'adjoindre des raisons de fait plus sérieuses. Notre commerce maritime était alors très prospère, notre pavillon, le deuxième pavillon marchand du monde entier. Si nous faisons la course, on pouvait aussi la faire contre nous et nous occasionner de grosses pertes. Et puis, la course était-elle réellement possible ?

Un corsaire à vapeur coûterait très cher, ne tiendrait pas la mer longtemps sans se ravitailler ¹. De plus, il risquait davantage d'être pris. Les vaisseaux à vapeur type *Napoléon* filaient 13 nœuds, nos meilleurs avisos, nos petits paquebots les plus rapides n'en filaient que 11 ou 12... Avec la vapeur disparaissait la supériorité de vitesse qui permettait au pygmée d'éviter le géant, à la goélette, au brig rapide d'échapper à la frégate.

Ces deux dernières raisons expliquent assez bien que nous ayons provoqué la fameuse déclaration de Paris qui se résume en ces trois propositions : La course est abolie ; le pavillon ami couvre la marchandise ennemie ; le pavillon ennemi ne confisque pas la propriété amie.

¹ Voir un article de M. Guilloux au *Yacht* du 10 avril 1896. — Perels, p. 205.

Cette déclaration n'était pas plutôt signée que l'Angleterre semblait déjà s'en repentir. Dès 1857, un mouvement d'opinion important réclamait la dénonciation de la déclaration de Paris en ce qui concerne la course¹. Ce mouvement réapparut, plus accentué, dans le même pays et chez diverses autres puissances, en 1876. Le débat fut même porté au Parlement anglais où lord Derby, questionné par le comte Denbih, déclara : « La procédure régulière n'a pas été observée pour la déclaration de 1856 ; elle n'a été ratifiée ni par la couronne ni par le Parlement. Elle peut n'avoir, par conséquent, aux yeux de quelques-uns, que peu d'autorité. Il n'en est pas moins vrai qu'elle a été consentie, il y a vingt-quatre ans, par un Gouvernement exécutif représentant le Parlement, et qu'elle a, depuis, été fréquemment discutée dans les deux Chambres. L'honneur et la bonne foi du pays sont donc engagés dans l'exécution d'un tel acte. »

Devons-nous compter beaucoup, de la part des Anglais, sur le respect d'un acte qu'ils considèrent comme contraire à leur constitution ?

Voilà donc, semble-t-il, les nations signataires du traité de Paris réduites à leur seule marine de

¹ Duboc, *Le point faible de l'Angleterre*, p. 21.

guerre quand elles auront à lutter sur mer contre un cosignataire de la déclaration de 1856.

Jusqu'en 1870, l'hypothèse ne se présenta pas dans la pratique, puisque, pendant la guerre de 1866, l'Autriche déclara respecter la propriété privée ennemie sur mer, que ce respect était prescrit par le code italien, sous condition de réciprocité, et que la Prusse suivit son alliée l'Italie dans cette voie.

Au début de la guerre franco-allemande, une ordonnance prussienne du 18 juillet 1870 déclarait que les navires fédéraux respecteraient notre commerce maritime.

Une autre ordonnance du 24 du même mois, créait une « *marine volontaire, Freiwillige Seewehr* » composée de navires et d'équipages marchands armés en guerre. L'armateur restait propriétaire de son navire. Le bâtiment était estimé par une commission ; l'armateur recevait un dixième de l'évaluation pour « engager des marins en nombre nécessaire ». Ces marins étaient incorporés dans la marine fédérale pour la durée de la guerre et l'armateur partageait avec eux les primes payées par le gouvernement prussien au navire volontaire qui réussissait à prendre ou à couler un de nos navires de guerre.

Notre gouvernement de la Défense nationale protesta. Les juriconsultes de la couronne anglaise, consultés, soutinrent que la marine volontaire ne

portait pas atteinte à la déclaration de Paris. En définitive, cette flotte volontaire n'exista que sur le papier et ne rendit aucun service.

En 1878, quand la guerre parut imminente entre la Russie et l'Angleterre, la *Société Impériale pour le développement de la marine marchande russe* lança une souscription pour l'achat de navires à grande vitesse, destinés à agir contre les navires marchands anglais. Le 20 septembre, la souscription avait produit 3 millions de roubles, et l'on put acheter à la Compagnie Hambourgeoise Américaine les trois navires *Moscou*, *Petersbourg* et *Russie*, qui reçurent des cadres et des équipages de guerre fournis par le ministère de la marine.

La guerre n'éclata pas, mais la flotte volontaire russe survécut; les navires qui la composent appartiennent à des particuliers et sont affectés à des services postaux en temps de paix.

Nous examinerons, dans notre troisième chapitre, avec différentes autres organisations de marine auxiliaire, celle de la marine volontaire allemande en 1870, et celle de la marine volontaire russe en 1878.

Depuis cette dernière date, toutes les nations maritimes essaient d'utiliser leurs paquebots en payant des primes à ceux d'entre eux qui réunissent certaines conditions de vitesse et de construction, permettant de les munir d'artillerie et de les uti-

liser comme croiseurs en temps de guerre. Ceci, c'est le commencement de la marine auxiliaire, mais ce n'en est que le commencement. Nous verrons tout à l'heure que la marine auxiliaire est destinée à s'étendre bien davantage. Elle comprendra des croiseurs, sans doute, mais nous y voyons dès aujourd'hui des transports de toute sorte : transports de troupes, de matériel, de charbon... demain elle comprendra des transports hôpitaux, des navires de surveillance, sortes d'estafettes des côtes...

Qu'on nous pardonne ici quelques pages de technique navale. Avant de montrer que la marine auxiliaire est possible en droit, et dans quelles limites elle est possible, il nous faut prouver qu'en fait la marine auxiliaire est *indispensable*, surtout pour nous autres Français.

Les flottes modernes, si simplifiées qu'on les suppose, comprennent forcément un grand nombre de services. Leur but, c'est de faire la guerre :

1° Au large : guerre d'escadre ou grande guerre.

2° La guerre de course : attaque de bâtiments marchands isolés ou en convois.

3° La guerre des côtes : attaque des côtes ennemies, défense mobile de nos côtes métropolitaines ou coloniales.

Nous qualifierons ces trois premiers services de services militaires *proprio sensu*. Les flottes mo-

dermes possèdent à peu près les unités nécessaires pour les remplir. Remarquons cependant que nous manquons de *croiseurs*. Or, la déclaration de Paris n'interdit pas aux navires de guerre de courir sus au commerce ennemi. Dans une guerre entre la France et l'Angleterre, notre ennemie, par sa situation géographique, souffrirait atrocement si ses arrivages de blé, de coton, etc., ne se faisaient plus. Nous avons tout intérêt à lui faire une guerre commerciale sans merci. Or, nos paquebots rapides, incapables sans doute de se mesurer avec un navire de guerre protégé par une cuirasse, seraient d'excellents *destructeurs de commerce*, leur vitesse leur permettant de joindre et de capturer la plupart des navires marchands, voiliers ou cargos, dépourvus de vitesse et d'artillerie. Ces paquebots apporteront donc un sérieux appoint au deuxième service, celui de la guerre de course. Les exemples du *Samter* et de l'*Alabama* sont là pour le prouver. L'*Alabama*, en une croisière de 20 mois, brûla ou relâcha sous caution 62 navires fédéraux qui valaient 25 millions de francs sans leur cargaison. Ces succès firent monter à des taux formidables l'assurance et le fret des vaisseaux nordistes, et le commerce fédéral en subit des pertes énormes dont il ne s'est jamais relevé et dont ont profité les armateurs anglais ¹.

¹ Voir pour tout ce qui précède : Duboc, *Le point faible de*

N'oublions pas les raids du *Yale* et du *Harward*, si fructueux pour les Etats-Unis d'Amérique, si désastreux pour le commerce espagnol.

Le troisième service, purement militaire, la guerre des côtes, peut recevoir des navires auxiliaires un concours précieux. Une étude publiée dans le *Yacht*, journal de la marine, dans les premiers mois de l'année 1898, nous montre les Américains utilisant des bateaux de plaisance à vapeur, très rapides, pour la surveillance de leurs côtes ; ces navires servent aussi à assurer les communications entre les petites îles et le continent. Ce service, indispensable en temps de guerre, ne compte, dans aucune flotte du monde, d'unités militaires permanentes capables de l'assurer.

Quant à ce qui concerne la guerre d'escadre ou grande guerre, nous croyons que le rôle de la marine auxiliaire y doit être infime. On ne renouvellerait pas avec des paquebots les exploits de Teghetoff à Lissa ; on ne peut faire lutter de grandes coques sans protection contre des navires cuirassés. Cependant les plus rapides de nos paquebots, surtout nos petits paquebots de la Manche, ceux des Compagnies de l'*Ouest* et du *Nord*, entre autres, pourraient être armés de quelques canons et

l'Angleterre ; G. Charmes, *La réforme de la Marine* ; C^t Z. et H. Mantéchant, *Les guerres navales de demain* ; *Réformes navales*, des mêmes auteurs.

faire d'assez bons éclaireurs d'escadre. Pendant la guerre hispano-américaine, le commodore Sampson s'éclairait avec le *Yale* et le *Harward*. Ces deux paquebots filant 22 nœuds remplirent assez bien leur office, malgré leurs dimensions énormes qui les rendaient visibles de très loin, et très vulnérables dans un combat d'artillerie.

Les trois services militaires proprement dits, guerre d'escadre, guerre des côtes, guerre de course, ne sauraient vivre sans une série d'autres services accessoires sans doute, mais absolument indispensables à l'exécution des premiers. Or, ces services accessoires peuvent être rendus par des bâtiments de commerce sans transformation, presque sans aménagements spéciaux. Ce sont :

1° Les services de transports qui comprennent : — a) transport de charbon pour ravitaillement des dépôts et des escadres à la mer ; — b) transport de troupes ; — c) transport de matériel, vivres, rechanges et munitions ;

2° Les services ambulanciers et sanitaires : transports hôpitaux et transports ambulances ;

3° Les services de défense fixe et de mouvement des ports.

Si la marine auxiliaire peut fournir un appoint sérieux aux services exclusivement militaires, elle est absolument indispensable à l'exécution des trois derniers services que nous avons qualifiés

d'*accessoires*, pour ne pas répéter le mot *auxiliaire*, car ce dernier conviendrait bien mieux.

En effet, après la guerre de Crimée, notre programme de constructions navales élaboré en 1857, prévoyait la construction et l'entretien d'une flotte de 75 transports capables de porter 40.000 hommes et 12.000 chevaux. Cette flotte, formée à sa base de nos vaisseaux en bois à vapeur et à voiles, sans valeur militaire depuis l'invention des cuirassés, porta les corps expéditionnaires de Chine et du Mexique. Inutile en 1870, cette flotte, qui coûtait cher à entretenir, fut à demi abandonnée. On transforma plusieurs vaisseaux en pontons, on en démolit beaucoup d'autres, si bien qu'aujourd'hui nous ne possédons plus que 6 transports de Cochinchine, ou de 1^{re} classe, trois de 2^e classe, dont un sert d'école de canonnières, et quelques transports de 3^e classe ou transports-avisos sans grande capacité. Bref, nous n'avons plus de quoi embarquer 10.000 hommes. Toutes les marines du monde en sont là. Elles consacrent leurs ressources à la construction de navires purement militaires, et comptent sur la marine marchande pour assurer les autres services. Il y a deux ans, nous avons vu les Etats-Unis faire appel aux Compagnies de navigation pour transporter leurs corps expéditionnaires aux Philippines; aujourd'hui les services postaux anglais sont désorganisés parce que le

Gouvernement britannique absorbe nombre de paquebots pour le transport des troupes au Transvaal.

Quels meilleurs transports de matériel et de troupes aurons-nous jamais que les nouveaux cargos demi-rapides des *Chargeurs Réunis*? Quels meilleurs charbonniers que les bateaux de commerce construits expressément pour ce trafic; quels meilleurs transports hôpitaux que les paquebots poste un peu anciens — dont on utilisera fructueusement, au profit des blessés et des malades, l'espace, le luxe, le grand nombre de lits disponibles? Enfin nos yachts eux-mêmes, dont les propriétaires se sont mis si généreusement et si spontanément au service du Ministre de la Marine, feront d'excellentes ambulances qui recueilleront les blessés sur le lieu même du combat.

Reste le troisième service. Celui des mouvements des ports et de la défense fixe. Au jour de la mobilisation, quand il faudra mouiller les torpilles dans les passes, établir des estacades, des barrages — et en même temps conduire sur rade pour les armer les navires disponibles, — compléter le charbon et les approvisionnements des escadres et des bâtiments divers, les deux directions de la défense fixe et des mouvements du port manqueront, à coup sûr, de remorqueurs à vapeur. Or, n'importe quel petit bateau de commerce, muni

d'une machine puissante, pourra leur donner un coup d'hélice, et l'administration de la marine ne se fera pas faute de nolisier les meilleurs pour n'être plus prise au dépourvu.

Je crois avoir prouvé surabondamment qu'en fait, la marine militaire ne peut plus se suffire à elle-même. Il lui faut un supplément de matériel qu'elle trouvera dans la marine marchande. Le matériel auxiliaire *n'est pas seulement utile : il s'impose de toute nécessité.*

En est-il de même du personnel ? — Nous n'hésitons pas à répondre : Pour la France, non. A la rigueur nous pourrions nous passer des marins du commerce en tant que marins du commerce. 50.000 hommes suffisent largement à armer notre flotte de combat et nous avons environ 110.000 inscrits maritimes. Mais n'oublions pas que beaucoup de nos marins de commerce nous reviendraient comme *réservistes* le lendemain de la mobilisation. Ne serait-il pas logique de les employer, autant que possible sur ce navire marchand où ils servaient avant la guerre, surtout si ce navire est appelé à se transformer en croiseur auxiliaire ? Il y aurait intérêt à conserver à ces croiseurs auxiliaires leurs officiers et leurs mécaniciens. Ces derniers connaissent la machine et sauront mieux que personne lui faire rendre un travail maximum, tout en la ménageant.

Eh bien, si ces officiers, si ces mécaniciens ne sont point inscrits maritimes, — cela peut se présenter¹, — quelle différence y aura-t-il entre eux et des corsaires, si l'on excepte le but lucratif de ces derniers ?

L'équipage corsaire ne fait pas partie de la marine militaire permanente plus que notre équipage auxiliaire ainsi compris.

Le navire auxiliaire, tout comme le corsaire, appartient à des armateurs.

Qu'est-ce donc qui distingue le corsaire du navire auxiliaire ?

La distinction est capitale, en temps de guerre surtout, car si deux signataires de la déclaration de 1836 entrent en lutte, chacun d'eux peut traiter en pirates les corsaires de l'autre que ses croiseurs parviendront à capturer, ce qui veut dire qu'on pourra condamner à mort l'équipage du navire corsaire — ou réputé tel.

La marine auxiliaire est indispensable à la France nous l'avons montré. De braves marins vont risquer leur vie pour la défense et la gloire de la Patrie ; il importe qu'aux chances trop nombreuses qu'ils ont déjà contre eux, par suite de l'infériorité du matériel qu'ils montent, ne vienne

¹ Notamment pour le personnel provenant de yachts de plaisance, d'après l'art. 3 de notre loi du 24 décembre 1896 sur l'inscription maritime.

pas s'ajouter l'assurance d'une mort ignominieuse en cas de capture par l'ennemi.

Cette mort peut leur être évitée si l'on arrive à distinguer nettement l'auxiliaire, du corsaire au sens de la déclaration de Paris.

Les documents n'abondent pas. Nous ne trouvons sur cette matière que quelques pages de Perels, de de Boeck, et de Calvo, relatives à la marine volontaire allemande en 1870. Seuls, MM. Desjardins et Ch. Dupuis ont nettement compris toute la portée de la question, et l'ont esquissée en quelques pages, l'un dans sa brochure : *Le Congrès de Paris et la jurisprudence internationale*, l'autre dans son *Droit de la guerre maritime* d'après les doctrines anglaises ¹.

Ce travail, nous allons l'entreprendre, persuadé que, si nous réussissons, nous aurons fait œuvre de bon Français.

Nous avons déjà donné la notion élémentaire, matérielle, si je puis m'exprimer ainsi, du navire et de l'équipage auxiliaires.

Il s'agit, maintenant que nous avons vu sa nécessité en fait, de montrer que la marine auxiliaire est possible en droit international.

¹ Paris 1884, Pedone, édit. — Voir pages 22 à 29 de la brochure, et *Le Droit de la guerre maritime*, p. 106 à 121.

Nous ne saurions trop recommander la lecture de ce dernier ouvrage. Il est rempli de documents précieux, pour quiconque s'intéresse aux choses de la marine de guerre.

Pour y parvenir, voici notre plan : Laissant systématiquement de côté ce qui a trait à la course en elle-même et au sort de la propriété privée sur mer, nous allons essayer de dégager les principes auxquels la marine auxiliaire devra se conformer pour ne pas violer la déclaration de Paris. *Ces principes s'appliqueront rigoureusement aux marins et navires destinés au combat* ; les services non militaires s'y conformeront avec quelque latitude.

Dans un premier chapitre, nous étudierons le *matériel auxiliaire*, et nous chercherons le critérium juridique et les marques extérieures qui le distinguent des navires de commerce et notamment des corsaires.

Dans un second chapitre, nous examinerons les *équipages auxiliaires*, leur provenance ; nous indiquerons les règles du droit de la guerre auxquelles ils doivent se conformer et les signes permettant de les reconnaître des corsaires.

Dans un troisième chapitre, nous examinerons *quelques hypothèses pratiques* qui pourront se présenter dans les guerres futures, nous verrons surtout la constitution des marines auxiliaires de quelques grandes puissances et leur conformité à la déclaration de 1856.

CHAPITRE PREMIER

LE MATÉRIEL AUXILIAIRE

Le principe de « l'incorporation ». — Justification de notre définition du navire auxiliaire, ses caractéristiques au point de vue juridique. — *La qualité d'un navire, au point de vue des lois de la guerre, est déterminée par le lien contractuel qui l'unit à l'Etat dont il est national.* — Signes extérieurs, preuves et présomptions permettant d'attribuer la qualité d'auxiliaire à un navire.

M. Desjardins, dans sa brochure *Le Congrès de Paris et la jurisprudence internationale*, s'exprime ainsi en parlant de la marine auxiliaire : « On risquerait de s'égarer en cherchant à se régler sur l'exemple donné dans la guerre franco-allemande (par le décret prussien du 24 juillet 1870 organisant la marine volontaire). Mais on peut, en thèse générale, compléter ou fortifier une marine militaire par une marine auxiliaire, pourvu qu'on l'y INCORPORE loyalement, c'est-à-dire qu'on l'organise elle-même d'une façon purement militaire et qu'on évite absolument de la transformer en un instrument de guerre privée. »

Et M. Ch. Dupuis, dans son excellent ouvrage, *Le droit de la guerre maritime*, n° 91, déclare : « Des navires INCORPORÉS DANS LA MARINE DE GUERRE, commandés par des officiers de la marine militaire, manœuvrés par des marins de l'Etat, tels sont désormais les seuls instruments de lutte sur mer. »

« *La légalité d'une marine volontaire doit dépendre, comme la légalité d'une marine volontaire, de l'étroitesse de son union avec l'Etat et des garanties qu'elle présente pour l'exacte observation des lois de la guerre* », dit le jurisconsulte anglais Lawrence.

Nous citons cette formule en dernier lieu, parce qu'elle nous semble la meilleure. Toutes trois expriment un seul et même principe, que nous énonçons à notre tour sous la forme suivante :

La déclaration de Paris, en supprimant la course, a surtout voulu supprimer les exactions commises par les *corsaires*, ces corps francs de la guerre maritime. Mais la déclaration de 1856 n'a pas entendu faire absolument respecter la propriété privée sur mer. Les navires *de guerre* peuvent la capturer. Pour que le bâtiment auxiliaire jouisse du même droit sans enfreindre la déclaration de Paris, il faut qu'il offre les mêmes garanties que le navire de guerre permanent. Ces garanties seront présentées si le navire auxiliaire est *réellement incorporé* dans la marine militaire de l'Etat belligérant.

Nous appellerons ce principe le « PRINCIPE DE L'INCORPORATION ».

Il nous reste maintenant à déterminer les conditions auxquelles un navire de commerce pourra être considéré comme INCORPORÉ dans la marine de guerre, c'est-à-dire sera reconnu NAVIRE AUXILIAIRE.

Certains jurisconsultes auraient une tendance à laisser chaque Etat déterminer lui-même ces conditions, composer à son gré sa flotte auxiliaire. M. Desjardins dit textuellement :

« Nous croyons, par exemple, que la déclaration de Paris n'empêche aucune puissance maritime de mettre en réquisition, pour remédier à l'insuffisance de sa flotte de guerre, une partie de sa flotte marchande. Chacun est maître chez soi. Quand une nation croit pouvoir utiliser pour la guerre quelques-uns de ses navires de commerce, il ne s'agit plus de savoir comment elle s'en procurera la possession ou la propriété, et cela ne regarde qu'elle-même. C'est une question de droit interne, non de droit international. »

Notre avis est diamétralement opposé à cette doctrine. Si on laisse au droit interne de chaque nation le soin de déterminer quels navires seront navires auxiliaires, autant vaut dénoncer la déclaration de Paris. Ce sera plus franc que de laisser chaque Etat libre de rétablir les corsaires en

employant par exemple le système de primes à l'armateur et à l'équipage, d'ailleurs recruté par l'armateur, que la Prusse essaya en 1870.

C'est au droit international qu'il appartient de déterminer à quelles conditions un navire sera considéré comme navire auxiliaire, parce que c'est le droit international qui détermine à quelles conditions un corps de troupes a la qualité de belligérant.

Il s'agit maintenant de reprendre notre définition du navire auxiliaire, du *matériel* auxiliaire plutôt, et d'en justifier chaque partie. « C'est, avons-nous dit, le navire emprunté au commerce par l'Etat belligérant, qui l'incorpore dans sa marine nationale pour la durée de la guerre et en vue d'un service quelconque. »

Le navire auxiliaire est un navire EMPRUNTÉ. Cet emprunt est-il un emprunt ordinaire ? Non pas. Il peut s'opérer de plusieurs façons différentes. D'abord ce peut être un *prêt gratuit*, consenti par le propriétaire à l'Etat. Ce cas est rare, mais la dernière guerre hispano-américaine nous en montre un exemple au moins ; le propriétaire d'un grand yacht à vapeur mit gratuitement son navire ¹ à la disposition de son gouvernement qui en fit un croiseur auxiliaire, et le restitua, la guerre terminée. Le propriétaire ne voulut pas recevoir l'indemnité qu'on lui offrait, pour réparer les dégâts causés à

¹ Le yacht s'appelait le *Corsair*.

son bateau, par l'équipage de guerre et l'installation de l'artillerie. Nos propriétaires de yachts ont mis leurs navires à la disposition du ministre de la marine, qui fera choisir ceux d'entre ces bateaux qui pourront être utilisés comme ambulances, ou comme estafettes des côtes.

Mais le prêt gratuit est une forme assez rare. Le plus souvent, le navire auxiliaire sera obtenu par l'Etat au moyen de la *réquisition* ou du *nolis*. Le nolis, confondu avec l'affrètement et défini, *louage de vaisseau* par notre article 273 du code de commerce, est un contrat de droit privé où l'Etat traite d'égal à égal avec l'armateur. La réquisition, au contraire, est la main-mise sur un navire de commerce, par l'autorité maritime militaire, en vertu d'un ORDRE, et moyennant *indemnité*.

Par ce qui précède nous voyons que notre mot *emprunté*, signifiant soit prêt gratuit, soit louage, soit réquisition, exclut l'*achat* du navire de commerce par l'Etat belligérant. En effet, un navire acheté par l'Etat devient par ce fait même navire de guerre ou plus exactement *navire public*, pour employer la terminologie de Calvo, qui d'ailleurs a confondu le navire de guerre et le bâtiment auxiliaire, en exigeant, pour reconnaître la qualité de navire auxiliaire à un vaisseau de commerce, son *achat* par l'Etat belligérant. Pour nous, le fameux transatlantique *America*, acheté en 1886 à une Com-

pagnie américaine par l'Italie, qui en fit un transport porte-torpilleurs, était un *navire de guerre*, et non un bâtiment auxiliaire. De même les deux paquebots *Patria* et *Patriota*, achetés par l'Espagne à la Compagnie Hambourgeoise-Américaine, lors de sa dernière guerre avec les Etats-Unis, étaient des navires de guerre *stricto sensu*.

Notre article 273 confond à tort le *nolis* et l'*affrètement*. Pour les marins, chacun de ces deux mots a un sens bien précis. Ils disent qu'un navire est *nolisé* quand l'armateur a cédé ce navire à un autre individu moyennant un certain prix, et pour une durée quelconque. Un navire est ainsi nolisé *pour le tout et à temps*. Ils emploient de préférence le mot *frété* ou *affrété* lorsqu'il s'agit d'une ou plusieurs traversées à faire entre tel ou tel port ; et aussi lorsqu'il s'agit d'une location partielle du navire, comme cela a lieu dans l'affrètement dit à la cueillette. Le navire est affrété à la traversée, et peut l'être pour partie, avec ou sans condition de temps.

A l'instar des particuliers, l'Etat peut affréter un navire, pour un service déterminé, une traversée. C'est ainsi que l'Angleterre a affrété quantité de paquebots et de vapeurs pour ses transports au Cap. Ces navires sont-ils des navires auxiliaires ? Nous ne le croyons pas, si l'on veut s'attacher au sens bien strict des mots. On ne saurait consi-

dérer un navire de commerce affrété avec son équipage de commerce, comme incorporé dans la marine de l'Etat belligérant. Le traitement qui lui sera réservé en cas de capture, dépendra de la nationalité de l'affrété et du service auquel il s'emploie ¹.

D'ailleurs, ce système de l'affrètement donne les résultats pratiques les plus déplorables. C'est ainsi que des industriels anglais ayant appris par des indiscretions de l'Amirauté, que l'on allait affréter des navires pour les transports de troupes au Cap, s'empressèrent de devancer leur gouvernement, d'affréter pour leur propre compte les bâtiments disponibles, et de ne céder leur contrat que moyennant un bénéfice très élevé ². Les journaux nous rapportent quotidiennement les mécomptes auxquels donnent lieu les avaries des cargos et navires anglais affrétés.

Le nolis ou louage à temps du navire tout entier, et la réquisition n'offrent pas ces désavantages. Par l'un de ces deux procédés, le navire peut être réellement *incorporé* dans la marine de l'Etat, surtout si un système de primes organisé dès le temps de paix, en faveur des paquebots réunissant certaines conditions de vitesse, d'approvisionnements

¹ Voir chapitre III, p. 77 et suiv.

² Le *Yacht* du 2 décembre 1899.

en charbon, de cloisonnement étanche, etc..., assure la préparation sérieuse d'une marine auxiliaire. C'est ainsi qu'en 1897, l'Angleterre a payé à quatre de ses grandes Compagnies pour 1.215.000 francs de primes, pour pouvoir disposer en temps de guerre, et à première réquisition, de 32 paquebots rapides.

Le navire auxiliaire est donc un navire *emprunté gratuitement, nolisé ou réquisitionné* — mais ni acheté, ni affrété — au commerce, avons-nous dit. Il s'agit maintenant de savoir à *quel commerce*. Ou si l'on aime mieux : Pour donner à un navire la qualité d'auxiliaire, l'Etat belligérant devra-t-il se fournir exclusivement dans *sa marine marchande*, parmi les bateaux portant son pavillon, ou bien pourra-t-il *noliser* un navire marchand *étranger*, neutre ?

Rappelons qu'il s'agit ici du *matériel*, exclusion faite de l'équipage. Or, nous ne voyons pas que notre principe de *l'incorporation* empêche un Etat belligérant de nolisier un navire de commerce étranger.

Mais par le fait de ce nolis, le bâtiment nolisé perdrait sa nationalité pour acquérir momentanément celle de l'Etat belligérant, dont il va porter le pavillon de guerre.

En outre, ce nolis devra être fait et le navire nolisé rendu dans les eaux du belligérant qui

l'a nolisé, avant l'ouverture des hostilités, car la première règle de Washington¹ interdit tout armement et équipement de *navires de guerre* dans les ports neutres. Lors de la guerre hispano-américaine, plusieurs déclarations de neutralité, celle du Japon, notamment, reproduisent cette règle².

Et par navires de guerre, il faut entendre aussi bien les navires construits spécialement dans ce but, que les paquebots aménagés ; les bâtiments destinés aux services militaires proprement dits, que ceux affectés aux services accessoires (Résolutions de l'*Institut du Droit international* adoptées à La Haye en 1875). C'est ainsi que le gouvernement britannique empêcha le paquebot rapide *Ireland*, acheté par les Etats-Unis au cours de la dernière guerre, de rejoindre l'escadre américaine. La même solution eût été appliquée si l'*Ireland* avait été nolisé.

Supposons cependant qu'un particulier neutre consente à noliser son navire à un Etat belligérant, que le gouvernement neutre, dont l'arma-

¹ Traité entre l'Angleterre et les Etats-Unis, conclu à Washington, le 8 mai 1871, et remettant à un Tribunal arbitral, réuni à Genève, leur contestation, au sujet des indemnités réclamées à l'Angleterre, à la suite de l'armement de l'*Alabama*, dans ses ports.

² « Sont encore interdits toute vente, achat, équipement, affrètement, armement ou équipements de bateaux, dans le but de les fournir aux puissances belligérantes. »

teur est national, laisse violer les règles de Washington¹, qu'il permette, en outre, au navire nolisé de perdre momentanément et de récupérer sa nationalité primitive, sans avoir été l'objet de deux contrats de vente, l'un du neutre à l'étranger, l'autre de l'étranger au neutre... Le navire ainsi nolisé devra-t-il être traité en navire auxiliaire par l'adversaire du belligérant? — Nous répondrons : Oui, si le navire ainsi nolisé est *bien réellement incorporé dans la marine du belligérant*, et s'il remplit toutes les autres conditions que l'on peut exiger du navire auxiliaire.

Pendant combien de temps le navire auxiliaire obtenu par le moyen du prêt gratuit, du nolis ou de la réquisition, sera-t-il incorporé dans la marine militaire du belligérant? A cette question nous ne trouvons nulle part une réponse doctrinale. Cependant un abus très grave, absolument capable de porter atteinte à la première règle de la déclaration de Paris, pourrait s'introduire dans les marines auxiliaires si ce point n'était réglé judicieusement. Il est inadmissible que, pendant une même campagne, un navire déterminé avec son équipage, soit tantôt un croiseur auxiliaire, courant sus au commerce ennemi, tantôt un pacifique

¹ Le cas se présentera, surtout si le navire nolisé par l'Etat belligérant n'appartient pas à une Compagnie subventionnée de l'Etat neutre dont le navire portait le pavillon.

paquebot postal se livrant paisiblement au transport des passagers et des colis. C'est d'autant plus inadmissible que le paquebot peut porter des canons pour se défendre lui-même. Cette hypothèse est prévue expressément par le code Italien de 1877. « Si la puissance ennemie n'a pas renoncé préalablement au droit d'armer en course, les armateurs des navires nationaux pourront, en présentant requête à l'autorité maritime, obtenir l'autorisation d'embarquer un supplément d'armes, de munitions et de bagages ¹. »

Ce navire, tantôt croiseur auxiliaire, tantôt navire marchand pourvu d'artillerie, serait le plus déloyal des navires de guerre, le corsaire le plus dangereux. Nous ne croyons pas être trop exigeant en proposant cette règle : le navire auxiliaire sera emprunté (nolisé ou réquisitionné) par l'Etat belligérant qui *l'incorporera dans sa marine POUR LA DURÉE DE LA GUERRE*. Solution rigoureuse, sans doute, mais justifiée par les considérations ci-dessus, auxquelles il faut ajouter encore ceci : Le navire auxiliaire ne sera pas moins utile à la fin des hostilités, époque où les flottes des adversaires sont fatiguées, qu'au début de la campagne. En outre, si l'Etat belligérant a besoin d'un service de courte durée, il peut obtenir le navire capable de le

¹ Comparer avec ce que dit Perels, p. 193, de ces francs-tireurs qui se donnent ensuite pour habitants paisibles du pays.

lui rendre par le moyen de l'affrètement ou de la réquisition temporaire. Ceci montre que notre règle *de la durée de la guerre* n'a d'inconvénients pratiques que pour les Etats de mauvaise foi qui tenteraient de rétablir la course sous une forme déguisée.

La règle que nous proposons a encore d'autres avantages. Elle distingue nettement le navire auxiliaire :

1° *Du corsaire* qui, lui, reçoit ses lettres de marque pour un temps non pas déterminé, comme la durée de la guerre, mais limité, précis : 6, 12, 18 ou 24 mois, d'après notre arrêté du 2 prairial an XI.

2° *Du navire affrété avec son équipage*, pour un temps ou un service convenus.

Cette distinction est intéressante si l'on admet avec de Bismark (dépêche de Versailles, 16 nov. 1870) et M. Desjardins (*Le Congrès de Paris*, p. 20), que les marins de commerce ne doivent pas être faits prisonniers de guerre. Ainsi, les marins de commerce, montant le navire affrété, seraient relâchés par le capteur, alors que celui-ci retiendrait prisonnier de guerre l'équipage — militaire d'ailleurs, du transport *nolisé*, accomplissant un service identique à celui du navire affrété. Nous n'avons pas besoin de dire que nous repoussons cette solution. A notre avis, exception faite des pêcheurs côtiers et des marins montant les navires chargés d'expéditions scientifiques, tous les gens de mer

peuvent être retenus prisonniers, même s'ils se livrent au plus paisible des cabotages.

3° *Du navire réquisitionné pour un service temporaire, avec son équipage*, en vertu de l'article 135 du décret sur le service à bord. Cette hypothèse sera très fréquente en pratique. Il s'agira par exemple d'un yacht rapide en partance, que le préfet maritime forcera à porter ses dépêches à l'escadre au large. Il s'agira d'un remorqueur que l'on emploiera à traîner les chalands chargés de charbon, de vivres, etc., et destinés à réapprovisionner cette même escadre, rentrée dans le port inopinément... Les cas semblables pourraient se multiplier à l'infini.

Nous croyons donc que cette exigence, l'emprunt POUR LA DURÉE DE LA GUERRE, s'impose en fait, et que le congrès qui tranchera tôt ou tard la question de la marine auxiliaire et du traité de Paris, aurait tout avantage à formuler notre proposition en règle de droit.

Le dernier membre de phrase de notre définition mérite à peine un commentaire : « le navire auxiliaire est le navire emprunté au commerce par l'Etat belligérant qui l'incorpore dans sa marine pour la durée de la guerre EN VUE D'UN SERVICE QUELCONQUE. »

En introduisant cette proposition « en vue d'un service quelconque », nous avons voulu faire bien

entendre que le navire auxiliaire, d'une part, n'est pas un navire militaire forcément affecté à un service accessoire, nous avons voulu le distinguer des transports charbonniers, bâtiments de servitude, etc... que toutes les marines possèdent dès le temps de paix. Ensuite quand on parle de navire auxiliaire, on songe surtout au grand paquebot rapide, armé de canons et destiné à faire la course. Nous avons voulu montrer qu'on pouvait demander, et qu'en fait on demande déjà à la marine auxiliaire une foule de services autres que le service de croisière.

Nous avons ainsi terminé notre définition juridique du *matériel auxiliaire*. Si nous revoyons les pages qui précèdent, nous trouvons que le croiseur auxiliaire ne viole pas le traité de Paris, pourvu que ce navire soit très étroitement uni à l'Etat dont il arbore le pavillon de guerre. Ce lien étroit se réalise en pratique par l'*incorporation*. Cette *incorporation* est elle-même effectuée par le prêt gratuit, le nolis ou la réquisition pour la durée de la guerre, à l'exclusion de l'affrètement et de la réquisition temporaire.

Le prêt gratuit, le nolis sont des contrats, la réquisition un quasi-contrat.

Il ressort en dernière analyse ce point capital de notre thèse, cette théorie que nous n'avons jusqu'ici trouvée nulle part :

« LA SITUATION D'UN NAVIRE, AU POINT DE VUE DES LOIS DE LA GUERRE, EST FIXÉE PAR LE LIEN CONTRACTUEL QUI L'UNIT A L'ÉTAT BELLIGÉRANT DONT IL PORTE LE PAVILLON. »

1. — Ainsi le navire qui appartient à l'Etat en *propriété pleine et permanente* est un *navire de guerre*, ou, pour employer la terminologie plus exacte de Calvo, un NAVIRE PUBLIC¹.

2. — Le navire *en possession* de l'Etat par voie de *prêt gratuit, nolis ou réquisition, pour la durée de la guerre*, est dit navire auxiliaire.

Cette possession a, relativement aux tiers, les mêmes effets que le droit de propriété pleine et permanente énoncé ci-dessus, comme nous le montrerons dans la suite.

3. — Le navire qui n'est ni *la propriété ni la possession de l'Etat, mais est soumis spécialement à sa juridiction et à sa surveillance*, qui jouit en compensation de certains droits des belligérants, est le corsaire.

4. — Le navire qui n'est pas la propriété ni la possession de l'Etat, et *qui n'est soumis qu'à ses lois de police générale*, est le navire de commerce ordinaire.

¹ La terminologie de Calvo permet de comprendre sous ce titre navire *public*, les avisos et cutters gardes pêche, gardes et surveillants des côtes, bateaux des douanes, yachts et stationnaires des consulats, etc..., qui tous jouissent des privilèges des navires de guerre et en subissent les charges.

Se plaçant à un autre point de vue, on tire le corollaire suivant : L'Etat représenté par l'autorité maritime hiérarchisée, jouit d'un droit de commandement absolu sur les bâtiments dont il a la propriété ou la possession. Ce droit de commandement est moins étendu, et l'exercice en est réduit, la plupart du temps, à un droit de police sur les navires appartenant en propriété et en jouissance à de simples particuliers.

Ce droit de *commandement absolu*, exercé par une autorité maritime hiérarchisée, par un corps d'officiers réguliers et permanent, ayant par cela même une forte discipline et des traditions d'honneur invétérées, est le meilleur, le seul garant du respect des lois de la guerre.

Cherchons maintenant comment on pourra, dans la pratique, reconnaître qu'un navire capturé en mer, répond aux conditions de droit que nous venons d'énoncer.

Nous avons vu, par ce qui précède, que le navire auxiliaire soumis au *commandement absolu* de l'Etat, présente les mêmes garanties que le navire de guerre. Nous ne trouvons aucun inconvénient à ce qu'il en arbore les signes distinctifs. Le navire auxiliaire portera donc *la flamme*, cette mince banderolle d'étamine que les bâtiments de guerre font flotter en tête de leur grand mât. Il portera également le pavillon de guerre, si l'Etat pos-

sesseur du navire a un pavillon militaire différent de son pavillon marchand. Il ne s'agit pas ici d'une simple faculté. Le navire auxiliaire *devra* arborer les marques indiquées ci-dessus : le pavillon et la flamme, dans les cas où un bâtiment de guerre permanent doit les arborer, c'est-à-dire en toute *action militaire*. (Voir notamment Perels, p. 214, et notre décret du 15 août 1851, art. 121.)

Nous laissons intentionnellement de côté l'*aspect extérieur*, indiqué dans certains traités de droit international, comme caractéristique du navire de guerre. En effet, cet aspect changera très peu pour nos bateaux de commerce transformés ; en outre, il ne signifie plus rien, car certaines nations, la France et les Etats-Unis, par exemple, construisent de grands croiseurs destinés à détruire le commerce ennemi, auxquels on s'attache à donner l'aspect d'inoffensifs paquebots. Notre *Chateaufrenault*, en essais à Toulon, peut être considéré comme le mieux réussi sous ce rapport¹. »

Supposons le navire suspect capturé par un croiseur, plus fort et mieux armé ; à quoi le commandant du capteur reconnaîtra-t-il qu'il a pris

¹ Exception sera faite pour les transports hôpitaux. Ceux qui appartenant à l'Etat seront peints en blanc avec liston *vert*, d'après le projet d'extension de la Croix-Rouge à la marine, en date de 1868, repris par la Convention de La Haye du 29 juillet 1899.

un bâtiment auxiliaire, dont il devra traiter la coque et l'équipage comme la coque et l'équipage d'un navire de guerre permanent ?

D'abord la copie ou le double du contrat de nolis passé entre l'Etat et le propriétaire du navire, l'acte constatant le prêt gratuit ; mais il est probable que, dans la pratique, l'*ordre de réquisition* émanant de l'autorité maritime (ministre de la marine chez nous), remplacera toute autre forme de contrat.

Ensuite, pour une certaine catégorie de navires, les navires primés, parce qu'ils remplissent certaines conditions de vitesse, etc... (Voir p. 87 et 89), le cahier des charges de la Compagnie subventionnée, à l'article concernant le navire, établira la *présomption* qu'il a été, à l'ouverture des hostilités, armé en bâtiment auxiliaire. Une autre manière d'établir cette présomption sera de consulter la liste des croiseurs auxiliaires publiée dans l'*aide mémoire* ou le carnet de l'*officier de marine* et l'ouvrage anglais *Army and Navy*, à la suite des listes des flottes permanentes de certaines puissances (Angleterre, Allemagne, Italie, Etats-Unis). Ajoutons que, renseignements pris à l'Etat-major général de la marine, on nous a répondu que ces listes sont souvent fausses, en tout cas essentiellement variables, et que les nations maritimes font tous leurs efforts pour gar-

der secrets les noms de leurs paquebots transformables en croiseurs auxiliaires. La consultation des listes ne donnerait de résultats que pour les seuls *croiseurs*, encore ces résultats seraient-ils douteux. Nous ne voyons pas trop dans quel grand intérêt les puissances maritimes se refusent à publier la liste de leurs paquebots désignés pour le rôle de croiseurs auxiliaires. Les annuaires des marines marchandes, en fournissant la vitesse et les caractéristiques des navires à vapeur, la publicité donnée par les Compagnies aux plans des paquebots qu'elles construisent, permettent d'établir des listes, approximatives pour telle ou telle unité déterminée, mais d'après lesquelles on peut se faire une idée très exacte de la force probable de la marine auxiliaire de chaque Etat. Le régime du grand jour serait préférable à ces cachotteries qui ne dissimulent rien, et le croiseur auxiliaire, dont le nom serait publié dès le temps de paix, ne pourrait plus être traité en pirate.

Enfin, un dernier critérium sera la commission du commandant, ce qui nous amène à parler des équipages de la marine auxiliaire, et par suite du personnel maritime auxiliaire en général.

CHAPITRE II

LE PERSONNEL AUXILIAIRE

Le personnel auxiliaire embarqué doit se conformer : 1° Aux lois générales de la guerre ; 2° à certaines lois spéciales dérivées du principe « de l'incorporation ». L'Etat-major doit appartenir à la marine militaire. Les éléments composant l'équipage, sérieusement militarisés, et soumis à la discipline et aux règlements de la marine militaire permanente.

L'étude du matériel auxiliaire a son intérêt ; mais en somme, puisque le respect de la propriété privée sous pavillon ennemi est loin d'être acquis au droit international maritime, le navire sera toujours déclaré de bonne prise, qu'il porte le pavillon marchand du navire de commerce ou le pavillon de guerre du croiseur auxiliaire.

Au contraire, le traitement des marins capturés ne sera pas toujours le même, selon qu'il s'agira de marins de commerce, de marins militaires de l'Etat ou leurs assimilés, les auxiliaires réguliers ; enfin de marins corsaires — pirates s'ils arborent

le pavillon d'un signataire de la déclaration de Paris, en lutte contre un autre signataire.

Or, la composition des équipages peut varier à l'infini : d'abord ce peut être un véritable équipage de guerre — officiers et matelots — puis on peut supposer que les officiers seulement, ou même le commandant tout seul font partie de l'Etat-major permanent — le reste des marins étant recrutés au commerce. Enfin on peut concevoir que l'Etat-major du navire et son équipage sont tout entiers composés de marins du commerce — ou même de marins étrangers.

Nous ne parviendrons à sortir de ce dédale qu'en posant quelques principes applicables à toutes les hypothèses si variées qui pourront se présenter dans la pratique.

Nous trouverons ces principes à deux sources principales :

I. — Les lois de la guerre sur terre promulguées par la déclaration de Bruxelles et reprises par l'article 1^{er} de la convention de La Haye du 29 juillet 1899.

II. — Les règles spéciales à la guerre maritime qui résultent de la déclaration de Paris.

Perels ¹ résume ainsi, pour les appliquer à la

¹ Perels, *Manuel de Droit maritime international*, § 34, p. 193, traduction Arendt.

guerre maritime, les lois de la guerre sur terre, relatives aux conditions exigibles des corps belligérants :

a/. Il doit y avoir un chef responsable de ses subordonnés ;

b/. Leur qualité militaire doit être manifestée par des signes extérieurs déterminés reconnaissables de loin ;

c/. Ils doivent porter les armes ouvertement ;

d/. Leurs opérations doivent se faire conformément aux lois et coutumes de la guerre.

Il ajoute formellement : « Les règles exposées ci-dessus s'appliquent aux corps de marins volontaires (auxiliaires), créés au cours d'une guerre et destinés à combattre exclusivement sur mer ou bien à repousser sur terre un ennemi venant de la mer ¹. »

Il semblerait, à première lecture, que l'auteur allemand se contente de l'application rigoureuse de ces quatre règles pour accorder la qualité de *marins volontaires*, de combattants réguliers, aux gens d'un équipage qui s'y conformerait.

¹ Disons tout de suite que la déclaration de Bruxelles, en date de 1874, se trouve ainsi imposer deux règles nouvelles à la course : Les corsaires combattaient sous *pavillon marchand*, — donc, pas de signe extérieur, reconnaissable de loin, — et ne portaient pas leurs armes ouvertement, car ils se *déguisaient*, en masquant leurs sabords à canons avec des toiles peintes.

Interpréter ainsi le texte de Perels, serait commettre une erreur grave, car Perels lui-même ajoute un peu plus bas : « A ces principes se rattachent les règles d'une institution spéciale à la marine et qu'on nomme la course. »

Déjà la course soumet les équipages corsaires à des règles particulières qui se rapportent aux trois points suivants : *a/* Lettre de marque ; *b/* Cautionnement ; *c/* Juridiction des prises.

Perels en tire six prescriptions énumérées au titre VIII, p. 199 et suiv. Et ces règles sont bien particulières à la course maritime par corsaires, sauf deux cependant : l'interdiction de combattre sous un faux pavillon, et l'obligation de présenter les captures au Tribunal des prises, qui sont également obligatoires pour les corsaires et pour les navires de guerre.

Voilà déjà six règles obligatoires pour nos marins *auxiliaires embarqués* : Les quatre règles de l'article 1^{er} de la Convention de La Haye ; *a/* Chef responsable ; *b/* Signe extérieur, reconnaissable de loin ; *c/* Port d'armes, non dissimulé ; *d/* Opérations conformes aux lois de la guerre. Ces quatre règles suffiront même seules à la constitution régulière des corps « de marins destinés à repousser de terre un ennemi venant de la mer », c'est-à-dire aux canonniers et fusiliers gardes-côtes. Les marins auxiliaires embarqués, devront, en outre, se con-

former aux deux règles suivantes : combattre sous leur vrai pavillon (pavillon national et flamme de guerre) et soumettre les prises à la juridiction compétente de leur Etat.

Faut-il parler de lettre de marque et de cautionnement ?

Nous avons implicitement résolu ces deux questions dans le précédent chapitre, en disant :

Que la caractéristique de la lettre de marque est de permettre la course pour un temps limité et déterminé, alors que le navire auxiliaire reçoit la qualité de belligérant pour la durée de la guerre. (Voir p. 34 et 35.) Nous ajoutons ici que le navire, et, nous le verrons tout à l'heure, l'*équipage* auxiliaire étant incorporés dans la marine militaire permanente, la lettre de marque est remplacée par deux pièces : la Commission du commandant du navire et l'Ordre de réquisition. En outre, il est difficile de concevoir un Etat se délivrant des lettres de marque à lui-même, puisque l'Etat se substitue entièrement à l'armateur, et que le commandant du navire est son agent commissionné directement — et non plus un particulier pourvu d'une *licence*.

Cette substitution de l'Etat à l'armateur fait que le cautionnement est également inutile. Qui va se servir du navire auxiliaire ? l'armateur ? Non pas. Cela serait rétablir la course et violer la déclaration de 1856. L'armateur a perdu complètement le

droit de donner des ordres relatifs à son navire et à son ancien équipage. *Il n'est plus responsable des faits et actes de ce navire.* Son droit de propriété se réduit à ceci : Un droit ferme à une indemnité ou à un prix de location pour l'usage de son navire, et un deuxième droit éventuel à des dommages-intérêts en cas d'avaries ou de perte totale de son bâtiment. La personne responsable, c'est l'Etat. On peut, à la rigueur, comprendre que l'Etat verse un cautionnement qui appartiendrait à l'armateur en cas de perte de son navire, mais on ne voit pas du tout ce même Etat se consignait à lui-même un cautionnement pour les faits de guerre délicieux ou quasi-délictueux de ses propres vaisseaux.

Nous avons déjà six règles de la guerre navale que nos marins auxiliaires devront suivre. Cela suffit-il pour leur reconnaître le titre de belligérants ?

Non pas. La déclaration de Paris, en abolissant les corsaires, a voulu faire plus encore, sinon, comme l'ont fait très justement observer MM. de Boeck, Perels, Desjardins et bien d'autres, elle aurait pu se contenter de réglementer la course plus sévèrement. Ce qu'elle a voulu, *c'est interdire la guerre navale aux particuliers agissant comme tels, surtout en ce qui concerne la poursuite de la propriété privée, c'est réserver la qualité de belligérant maritime aux forces navales des Etats régulièrement constituées.*

Pourquoi l'a-t-elle voulu ? Parce que la course donnait lieu à une foule d'abus, et les causes de ces abus, rigoureusement analysées, sont au nombre de trois.

1° *L'esprit de lucre*, sentiment égoïste qui prédominait trop souvent sur le patriotisme, sentiment altruiste d'une expression généralement moins barbare ;

2° *La faiblesse du commandement*. — Les capitaines et officiers corsaires, à part quelques célébrités, étaient de vrais enfants perdus, rudes, parfois assez médiocrement instruits. La vie d'aventures dangereuses qu'ils menaient développait chez certains d'entre eux les plus basses passions. Ne faisant pas partie d'un corps puissamment hiérarchisé, s'ils échappaient, en pratique, à tout contrôle, leur autorité était due tout entière à leur valeur personnelle et morale ; elle ne s'appuyait pas fortement sur celle de supérieurs et d'inférieurs aux attributions nettement réglementées ;

3° *La mauvaise composition des équipages*. — Chez nous, les corsaires ne pouvaient embarquer qu'un cinquième de leur effectif en inscrits maritimes. Le reste, c'est-à-dire l'immense majorité, se composait de matelots de toute nationalité, ramassés sur les quais et dans les bouges des ports. Il en était ainsi à peu près partout.

Résultat pratique : l'INDISCIPLINE, qui avait pour

conséquence l'inobservation des lois de la guerre et des règles de la course elle-même.

En supprimant les causes, on supprimera l'effet. Nous allons donc, aux six règles que nous possédons déjà et qui sont : Les quatre règles relatives : *a/* Au chef responsable ; *b/* à l'insigne militaire reconnaissable de loin ; *c/* au port d'armes apparent ; *d/* à l'obéissance aux lois de la guerre, — et aux deux règles : — A. Du combat sous le vrai pavillon ; — B. De la soumission au tribunal des prises,

Ajouter une nouvelle série de prescriptions se rapportant :

1° *A la proscription de l'instinct de lucre, comme mobile principal chez les armateurs et les combattants ;*

2° *A la composition des Etats-majors et leur hiérarchie ;*

3° *A la composition des équipages et leur discipline.*

L'ensemble des règles relatives à ces trois points sera la mise en pratique de notre principe de l'« incorporation », que nous retrouvons ici pour les équipages auxiliaires, encore plus fort, plus impérieux, et plus aisément praticable, que pour le matériel.

1°. — RÈGLE PROSCRIVANT L'INSTINCT DE LUCRE, COMME MOBILE PRINCIPAL CHEZ LES ARMATEURS ET LES COMBATTANTS.

Une marine, qui paierait à l'armateur le prix de louage de son vaisseau, par une quote-part des prises effectuées par ce navire, manquerait gravement à cette première règle. Elle y manquerait encore bien davantage, si elle laissait à l'armateur le soin de répartir lui-même la part de prise du bateau, entre les gens de l'équipage.

Permettre ces pratiques serait laisser rétablir la course sous une forme déguisée. Le décret prussien du 24 juillet 1870 organisant la *Freiwillige seewehr* tombait dans cette grave erreur. En effet son article 1^{er} a) dispose : « Les bâtiments offerts seront examinés par une commission composée de deux officiers et d'un ingénieur de la marine. Ils seront, s'il y a lieu, évalués, et le cas échéant, le propriétaire recevra immédiatement un dixième de l'évaluation, afin d'engager des marins en nombre nécessaire. »

Et l'article 5 : « Le navire qui réussira à prendre ou à détruire un navire étranger (*lire ennemi*) recevra une prime proportionnée soit : pour la destruction d'une frégate cuirassée 50.000 thalers, d'une corvette ou d'un monitor 30.000 thalers, d'une batterie cuirassée 10.000 thalers, d'un navire

à hélice 15.000 thalers, d'un bâtiment à hélice 10.000 thalers. CES PRIMES SERONT PAYÉES *aux propriétaires des navires dont il s'agit, et c'est à eux qu'il appartient de s'entendre avec les hommes de l'équipage au moment de l'engagement de ceux-ci, sur la répartition éventuelle des sommes ainsi reçues*¹. »

Le gouvernement français protesta par une note du marquis de la Valette au comte de Granville. Cette note, datée du 20 août 1870, relève deux points : 1^o le recrutement des équipages par les armateurs ; 2^o le paiement et le partage des primes entre les propriétaires et les équipages.

Les jurisconsultes de la couronne britannique, consultés, déclarèrent que la marine volontaire ne portait pas atteinte à la déclaration de Paris, en se basant sur ce que « les équipages étaient soumis à la discipline et aux règlements militaires de la marine fédérale... que de plus la *Freiwillige seewehr*, pas plus que la marine fédérale, ne devait s'attaquer au commerce français. »

Tous les auteurs qui ont écrit sur le droit maritime depuis cette époque se sont occupés de la question. Bluntschli, Perels et de Bœck se sont rangés à l'opinion des jurisconsultes de la couronne anglaise. D'autres, très nombreux, sans

¹ Perels, p. 194, note 1.

adopter absolument la manière de voir du gouvernement français qui voulait traiter en *corsaires*, — c'est-à-dire en pirates, puisque la Prusse était signataire de la déclaration de 1856 — les navires armés conformément au décret royal du 24 juillet 1870 — ont reconnu que cette marine volontaire n'était pas régulière le moins du monde. Calvo et M. Desjardins sont très affirmatifs; M. Louis Renault, notre maître, enseigne dans son cours que si le paiement d'une prime aux marins et sa répartition par les armateurs ne suffit pas à caractériser LE CORSAIRE, il était très grave de faire recruter les équipages par les armateurs. M. Ch. Dupuis discute longuement la question et développe cette opinion de M. le professeur Renault. « Qu'armateurs et équipages soient attirés par l'appât des primes en cas de succès de leurs opérations contre l'ennemi, cette double circonstance nous semble insuffisante pour justifier une condamnation... Les équipages des navires de guerre reçoivent, eux aussi, des primes en cas de prises et l'on ne voit pas pourquoi l'allocation de pareilles récompenses deviendrait illicite parce que l'équipage aurait à les partager avec l'armateur... » et plus loin : « Le grand grief contre les corsaires était bien, en effet, leur conduite trop souvent blâmable; leurs excès devaient bien être attribués au caractère de ceux qui les montaient autant qu'à l'avidité de ceux qui

les armaient. En mettant à la charge de l'Etat les risques de perte des vaisseaux, en allouant aux propriétaires une prime dès l'entrée en campagne, l'ordonnance du roi de Prusse dispensait ces derniers de recouvrer sur l'ennemi le montant de leurs avances; elle atténuait par là les tentations de la cupidité; elle les atténuait en limitant les profits d'une attaque heureuse, en substituant l'allocation d'une somme fixe à l'attribution de la prise entière; elle les atténuait surtout en n'ouvrant à la flotte auxiliaire que la lutte contre les vaisseaux de guerre de l'ennemi. . . »

En dehors de ce raisonnement, un fait reste indubitable : La dépendance du marin, vis-à-vis de l'armateur, dans le système prussien de répartition des primes.

La vraie solution consiste à mettre l'armateur tout à fait hors de cause. Il fournit son navire et rien de plus. La location ou la réquisition du navire lui est payée; en cas de perte ou d'avarie, il touche une indemnité proportionnelle, il n'a droit qu'à cela. Est-ce à dire que l'Etat ne puisse lui donner une part dans les prises faites par son navire? Non, sans doute; l'Etat peut lui donner même une quote-part de la valeur totale des navires capturés.

Quant à l'équipage, lui aussi peut toucher des primes, des parts de prises, mais nous croyons

qu'on DOIT FORMER ET DISTRIBUER CES PARTS D'APRÈS LES RÈGLEMENTS DE LA MARINE DE GUERRE PERMANENTE ¹.

En tout cas, il y a une règle absolue : CE N'EST PAS L'ARMATEUR QUI DOIT PAYER L'ÉQUIPAGE AUXILIAIRE; CE N'EST PAS LUI QUI DOIT S'ENTENDRE AVEC SON ÉQUIPAGE POUR LA RÉPARTITION DES PARTS DE PRISES OU DES PRIMES FIXES. Et à ce point de vue, — comme à bien d'autres, — la marine volontaire prussienne portait atteinte à la déclaration de Paris.

2°. — RÈGLES CONCERNANT LA COMPOSITION DES ÉTATS-MAJORS DES NAVIRES AUXILIAIRES, ET LEUR HIÉRARCHIE.

Nous venons de voir que le décret prussien du 24 juillet 1870 portait atteinte à la déclaration de Paris, avec son système de primes payées aux armateurs et réparties par ces derniers entre les gens de l'équipage; il n'était pas moins contraire au droit international, dans ses dispositions concernant les officiers de sa « *Freiwillige seewehr* ».

Ces officiers recrutés, comme les matelots, *par*

¹ Ordonnance de 1681, article 19 et suiv., pour notre marine. Cette vieille ordonnance n'a pas été remaniée, malgré ses résultats parfois bizarres; l'un d'eux est de donner au médecin du navire de guerre (officier ou officier supérieur) la part d'un quartier-maître (caporal).

les armateurs (art. 1^{er}, 2, *in fine*), « font, pendant la guerre, partie de la marine fédérale, doivent porter son uniforme et les insignes, sont soumis à ses règlements, et doivent prêter le serment militaire. Les officiers reçoivent une patente de leur grade, et l'assurance qu'ils seront, à leur demande, dans les cas de services exceptionnels, admis définitivement dans la marine de guerre ».

Il résulte de ceci que ces officiers : 1° Sont RECRUTÉS par les armateurs dont ils *dépendent*, au moins pour le partage des primes, en cas de capture ; 2° que les états-majors des navires de la *Freiwillige seewehr* peuvent être *entièrement* composés d'officiers, *dont pas un n'a servi l'Etat*, et n'a pu y contracter des habitudes d'ordre, de discipline et d'honneur ; 3° que la place de ces officiers dans la hiérarchie navale n'est pas nettement déterminée ; 4° que le décret prussien semble bien les laisser maîtres absolus des opérations au large du navire qu'ils commanderont (art. 5 relatif aux primes).

Dès lors, la différence entre un tel corps d'officiers et le corps d'officiers d'un corsaire, est vraiment illusoire. L'habit ne fait pas le moine, ni l'uniforme l'officier : « Suffit-il, dit M. Desjardins, pour substituer les soldats aux corsaires, de mettre une fausse étiquette aux navires et un faux nez aux gens de l'équipage ?... Donc on risquerait de s'éga-

rer, en cherchant à se régler sur l'exemple donné dans la guerre franco-allemande. Mais on peut, en thèse générale, et sans heurter la déclaration de Paris, fortifier, compléter la marine militaire, par une marine auxiliaire, pourvu qu'on l'y incorpore loyalement, c'est-à-dire qu'on l'organise elle-même de façon purement militaire et qu'on évite absolument de la transformer en un instrument de guerre privée ¹. »

Le principe de l'incorporation détache complètement le navire de l'armateur. Il en détache aussi entièrement l'équipage et l'état-major.

Le navire auxiliaire sera commandé par des officiers de la marine de l'Etat. Ces officiers devront-ils être tous des officiers de la marine militaire permanente ? Nous ne le croyons pas. Cependant nous exprimons *le vœu*, sans oser transformer ce souhait en prescription absolue, que le commandant soit un officier de l'armée de mer permanente ou de sa *réserve* ; c'est-à-dire qu'il ait servi ou serve actuellement comme officier sur les flottes de l'Etat. Cette condition est tellement pratique, que beaucoup d'Etats prennent, dès le temps de paix, des mesures pour la réaliser. Beaucoup de nos paquebots-poste français sont, dès le temps de paix, commandés par des lieutenants de vaisseau de notre

¹ *Le congrès de Paris*, p. 26 et 27.

marine nationale, en congé illimité, d'autres le sont par des lieutenants de vaisseau ou même des capitaines de frégate de réserve. Or, pour acquérir le titre d'officier de réserve de notre armée de mer, il faut y avoir servi *comme officier* en activité. Les capitaines au long cours et officiers de la marine marchande, appelés sous le pavillon, reçoivent le titre *d'officiers auxiliaires*, et leur uniforme ne comporte pas le port de l'épaulette, ni la grande tenue à broderies — la marine est restée très aristocratique.

Il va sans dire que nos paquebots commandés, dès le temps de paix, par des officiers de marine, conserveraient leur commandant en temps de guerre.

Chaque paquebot de la flotte volontaire russe est commandé par un officier appartenant à la marine impériale. Le navire possède, en outre, et réglementairement un second officier, appartenant également à la marine du czar.

La flotte auxiliaire — ou tout au moins les croiseurs auxiliaires anglais, auraient, en temps de guerre, leur état-major entièrement composé d'officiers de la marine royale.

La vraie solution serait donc pour nous la suivante : *Le commandant, et avec lui un ou plusieurs officiers appartiendraient à la marine militaire permanente. Le reste de l'état-major du navire serait formé d'officiers de la marine marchande analogues*

aux officiers de réserve des grandes armées de terre européennes.

Ces officiers de réserve, s'ils n'ont pas servi dans l'armée active, ne peuvent commander une place-forte. En pratique, on les soumet toujours à un vrai capitaine appartenant à l'armée active ou bien y ayant servi. Le droit international aurait tout avantage à formuler en prescription de droit des règles conformes aux nécessités de la guerre moderne. A cela, les jurisconsultes anglais Hall et Lawrence ont une tendance bien manifeste.

Il faut malheureusement reconnaître que ces règles n'auraient rien d'avantageux pour la France dont les cadres d'officiers de marine sont absolument insuffisants dès le temps de paix.

Les officiers auxiliaires sortis de la marine marchande pourraient nous rendre d'excellents services, surtout sous les ordres d'officiers de la marine active, habitués au maniement compliqué des armes modernes : le canon à tir rapide, et la torpille automobile.

Ces officiers seraient *loyalement incorporés*, puisqu'ils auraient un grade dans la hiérarchie, porteraient l'uniforme, seraient munis d'une *Commission*.

Nous souhaiterions que notre manière de voir sur ce point fût adoptée par un congrès et acceptée par les Etats. Un corps d'officiers, ainsi constitué, présenterait des garanties d'honneur, de loyauté,

de discipline, que l'on est en droit d'attendre de militaires de profession. Son autorité sur les subordonnés serait très sérieuse, et l'esprit de la déclaration de Paris ne recevrait de ce fait aucune atteinte.

3°. — RÈGLES CONCERNANT LA COMPOSITION DES ÉQUIPAGES ET LEUR DISCIPLINE.

L'équipage d'un navire peut contenir dans des proportions variables les trois éléments suivants ou même être exclusivement composés d'hommes appartenant à l'un d'eux :

a) Marins appartenant à l'armée de mer ou à sa réserve ;

b) Marins nationaux n'appartenant ni à l'armée de mer, ni à sa réserve ;

c) Marins étrangers.

Nous nous trouvons en face de questions complexes :

A. — Qui sera chargé de recruter et d'entretenir l'équipage ?

B. — Parmi les trois éléments sus-indiqués y en aura-t-il un qui devra prédominer, et dans quelles proportions ?

C. — A quelle discipline, à quels règlements seront soumis les équipages ainsi formés ?

Pour résoudre ces questions diverses nous de-

vrons toujours nous reporter au principe de l'*incorporation* loyale, dont la nécessité a déjà été plusieurs fois démontrée au cours de cette étude.

A. — *Qui sera chargé de recruter et d'entretenir l'équipage ?*

L'Etat représenté par l'administration de sa marine.

Cette réponse ne fait aucun doute, et les auteurs, même les plus favorables au décret allemand du 24 juillet 1870, critiquent impitoyablement le recrutement des équipages par les armateurs. M. Ch. Dupuis, par exemple, déclare : « Ce qui était plus critiquable dans le système prussien, c'était le mode de recrutement du personnel de la flotte volontaire... » Et plus loin : « Mais elle (l'ordonnance prussienne) ne prenait aucune garantie contre le mauvais choix des commandants ou des marins ; si la flotte volontaire s'était formée, elle eût sans doute été autorisée à courir sus au pavillon marchand. lorsqu'en janvier 1871 la Prusse renonça à la générosité intéressée qui lui avait tout d'abord fait épargner la propriété privée. Alors aurait reparu la tentation pour les armateurs de multiplier les captures, pour les capitaines choisis par eux d'exécuter avec rudesse des instructions dictées par l'âpreté¹. »

¹ *Le Droit de la guerre maritime*, p. 110 et 111.

Nous proscrivons de façon absolue le recrutement des équipages par les armateurs. Et nous n'hésitons pas à déclarer ce vice suffisant pour permettre à un état signataire de traiter en pirates un équipage et un état-major de navire auxiliaire d'un ennemi cosignataire, si cet équipage et cet État-major ne contenaient pas un commandant et quelques matelots au moins appartenant à la marine de guerre permanente.

Cependant, nous ne croyons pas être en droit d'interdire à un Etat belligérant de conserver au navire nolisé ou réquisitionné par lui, pour la durée de la guerre, tout ou partie de l'ancien équipage de commerce, équipage recruté naguère par l'armateur ¹.

On voit bien la différence des hypothèses : Ici le recrutement par l'armateur est ancien ; le gouvernement trouve un état de fait, un personnel homogène, composé longtemps à l'avance. Il croit que ce personnel lui rendra des services, et il se l'*incorpore* par des lettres patentes, des commissions, des ordres d'appel, des contrats d'engagement volontaire ; rien de mieux.

Ce que nous tenons à proscrire, ce qui est contraire au principe de l'incorporation loyale, c'est le recru-

¹ Le personnel de la machine, par exemple, sera très utile à conserver, et rendra d'excellents services en temps de guerre en continuant de faire son métier.

tement du personnel par l'armateur au cours de la guerre et en vue de prises à effectuer. Si ce premier vice est accompagné d'un autre : la solde et l'entretien des équipages, le partage des primes ou des parts de prises par l'armateur, cet équipage ainsi formé est absolument en contradiction avec l'esprit de la déclaration de 1856 ; et, à ce point de vue, je suis d'avis que notre gouvernement aurait pu et dû traiter en pirates les marins de la *Freiwillige seewehr*, en 1870, après que le gouvernement prussien eut rapporté sa promesse d'épargner la propriété privée sur mer.

B. — Parmi les éléments dont pourra se composer un équipage, y en aura-t-il un qui devra prédominer ?

Ces trois éléments sont :

a/ L'élément militaire, marine permanente ou sa réserve ;

b/ L'élément national non préalablement militarisé ;

c/ L'élément étranger.

L'élément militaire comprend les marins permanents et la réserve de l'armée navale. Cela, c'est l'élément régulier, l'élément au sujet duquel on ne saurait élever aucun doute. Les marins formant ce corps régulier sont recrutés par trois modes principaux :

1° L'inscription maritime ;

2° La conscription, système de notre loi de 1889 sur le service obligatoire et les procédés analogues ;

3° Les engagements volontaires.

L'engagement volontaire est un système simple, incapable de donner des corps très nombreux ; aussi convient-il assez bien à la marine qui se contente d'effectifs généralement très réduits si on les compare à ceux des armées permanentes modernes. Les flottes les plus puissantes comptent au plus une centaine de mille hommes, sous-officiers compris. (Chiffre atteint par l'Angleterre). Les Etats-Unis pratiquent ce système. Il consiste à obtenir, par l'appât de primes et d'avantages matériels, l'engagement pour 3, 5 ou 7 ans de jeunes gens qui, après leur libération, et pendant une période égale, pourront être mobilisés en cas de guerre. Pendant cette période, ils constituent la réserve de l'armée de mer.

Notre système de la conscription et du service obligatoire est bien trop connu pour que nous ayons à le décrire ici. L'Allemagne le pratique pour sa marine comme pour son armée.

Enfin, nous autres Français, recrutons le personnel de notre flotte par la combinaison de ces trois procédés : Engagements volontaires — loi de 1889 — et surtout en grande majorité par notre système national et très ancien de l'inscription maritime.

La loi du 2 décembre 1896 a codifié et remanié la législation antérieure.

Le régime est compliqué. Il peut se résumer ainsi très sommairement au seul point de vue militaire :

1° Sont inscrits maritimes, tous Français ou naturalisés exerçant à *titre professionnel* la navigation sur mer. Il faut entendre par là tout emploi relatif à la marche, à la conduite ou à l'entretien des navires de mer, à l'exception des bateaux de plaisance.

Toutefois, ceux-ci peuvent embarquer des marins préalablement inscrits (art. 1, 2 et 3) ;

2° Les inscrits sont divisés en trois classes : — A. Inscrits provisoires ou mineurs de 18 ans ; — B. Inscrits définitifs âgés de plus de 18 ans, de moins de 50, non réformés, ayant accompli plus de 18 mois de navigation ; — C. Inscrits hors services âgés de 50 ans ou réformés (art. 9 à 19) ;

3° Les inscrits font leur service militaire *dans l'armée de mer*.

Ce service se divise en trois périodes : — A. Une période de service actif de 5 ans ; — B. Une période de disponibilité de 2 ans pendant laquelle l'inscrit peut être rappelé par ordre du Ministre ; — C. Une période de réserve pendant laquelle l'inscrit ne peut être appelé que par décret du Président de la République (art. 4, art. 20 à 28).

Enfin, il nous reste à relater l'article 56, capital à notre point de vue : « *Sous les drapeaux, les inscrits maritimes appelés, rappelés ou mobilisés, sont soumis à toutes les obligations imposées aux marins en activité, par les lois et règlements en vigueur.* »

Un tel régime nous donne — on le conçoit — un personnel naval régulier, formidable, si nombreux que sur 50.000 hommes nécessaires à l'armement de notre flotte de guerre au grand complet, nous en avons 43.000 en activité, et que la réserve de notre armée navale compte 110.000 hommes âgés de moins de 50 ans.

Nous pourrions donc très aisément armer notre flotte auxiliaire avec des équipages absolument réguliers. Il nous resterait encore de quoi former un corps puissant de canonniers gardes-côtes. En effet, outre nos 43.000 hommes en activité, nous comptons :

8.000	inscrits de 18 à 20 ans.
62.000	— de 22 à 40 —
19.000	— de 40 à 45 —
15.000	— de 45 à 50 —
6.000	réservistes ¹ .

Nous sommes en situation on ne peut meilleure,

¹ *Les Réformes navales*, p. 23.

puisqu'avec nos 62.000 inscrits de 22 à 40 ans, nous aurons de quoi armer la plus puissante des flottes auxiliaires.

L'élément national non militarisé dès le temps de paix existe à peine chez nous ; il y est quantité presque négligeable : certains officiers de yachts, les mécaniciens surtout, le représentent. (Art. 3 de notre loi du 24 décembre 1896 sur l'inscription maritime.) Dans quelques autres pays — l'Allemagne, notamment — il n'en est pas de même.

Quant à l'élément étranger, il pullule partout, mais tout particulièrement à bord des navires anglais. La population maritime anglaise décroît de jour en jour, au point que les hommes d'Etat s'inquiètent de ce que les trois royaumes commencent à manquer de marins et surtout d'officiers marchands. Les bateaux de commerce anglais, sont souvent conduits par des équipages et des états-majors entièrement étrangers. Les Français, les Suédois, les Norvégiens, arment une notable portion de la flotte commerciale anglaise.

En effet, la loi anglaise accorde la nationalité anglaise au navire appartenant tout entier à des capitaux anglais, quelle que soit la nationalité de son équipage. (Calvo, § 393, t. 1^{er}.)

D'autres nations, l'Autriche, par exemple, outre la condition de propriété entière, exigent que le capitaine et les deux tiers de l'équipage soient natio-

naux. L'Espagne se contente du capitaine espagnol. En France, on le sait, nous exigeons, pour qu'un navire soit français, qu'il appartienne pour moitié au moins à des capitaux français, et que l'état-major entier et l'équipage pour les trois quarts, soient français. On trouvera dans Calvo, t. I, n^{os} 389 et suivants, la législation de tous les Etats du monde sur ce point.

Eh bien, admettrons-nous qu'un croiseur auxiliaire pourra embarquer un état-major et un équipage entièrement composés d'étrangers, si la loi nationale de ce navire reconnaît ce droit aux bâtimens de commerce de la nation ?

Non pas. Cette opinion confond, selon nous, deux questions distinctes : *A quelle condition un navire a-t-il telle ou telle nationalité ?* Question que chaque Etat peut résoudre au gré de sa législation intérieure. Et cette autre question : *A quelles conditions un équipage embarqué sur un bâtiment auxiliaire aura-t-il la qualité de belligérant ?* Ici, c'est au droit international de répondre.

Sur ces trois éléments, élément militaire, élément national non militarisé, élément étranger... il y a, sans nul doute, un élément qui ne doit pas prédominer, c'est le dernier, l'élément étranger. Pour quelle raison ? Pour une raison analogue à celle qui, dans le dernier état du droit de la course, posait la règle interdisant aux étrangers de rece-

voir des lettres de marque. Cette règle était inscrite dans la législation de presque tous les Etats ¹, et la pratique l'avait à peu près fait accepter dans le domaine du droit international.

Dès 1847, les Etats-Unis, dans leur guerre contre le Mexique, prétendirent traiter en pirates tout sujet d'un Etat tiers qui se livrerait à la course contre leurs navires. L'Angleterre protesta.

Le décret espagnol du 24 avril 1898, en son article 7, déclare : « *Seront considérés et jugés comme pirates, avec toute la rigueur des lois, les capitaines, patrons, officiers de navires qui, n'étant ni Nord-Américains, ni montés par un équipage aux deux tiers américain, seront capturés exerçant des actes de guerre contre l'Espagne, même s'ils sont pourvus de lettres de marque délivrées par la République des Etats-Unis.* »

Cet article 7 du décret espagnol est très important par les deux règles qu'il impose. Il confirme l'interdiction aux étrangers de faire la course *(règle ancienne)*, et il établit l'interdiction aux capitaines belligérants d'embarquer un équipage composé d'étrangers pour plus d'un tiers *(règle nouvelle)*.

Cette dernière prescription est bien rigoureuse, émise par un Etat non signataire ; il faut recon-

¹ Notamment dans notre *grande ordonnance de 1681*. Introduction, p. 4. Le texte auquel nous faisons allusion y est cité *in integrum*.

naître cependant qu'elle ne serait pas dénuée de fondement si elle était promulguée par un Etat signataire de la déclaration de 1856, en guerre contre un cosignataire.

Les étrangers qui se livrent à la guerre navale ont pour mobile unique l'intérêt personnel. Par définition, le patriotisme ne joue plus qu'un rôle infime. En outre, ils sont bien plus difficiles à discipliner que des nationaux, la hiérarchie militaire n'a sur eux qu'une autorité contestée, chancelante. Enfin, ces auxiliaires étrangers sont très rarement des gens d'une honorabilité parfaite. Sur terre, ils sont dangereux, même pour le pays qui les emploie. Sur mer, ils joueront facilement le rôle de pirates patentés, et rien n'est plus contraire à l'esprit de la déclaration de Paris, que la formation d'équipages de guerre étrangers, commandés par des états-majors étrangers également. En fixant au tiers de la force numérique de l'équipage ennemi la proportion d'étrangers admise pour traiter le navire capturé en belligérant régulier, l'Espagne a établi une règle juste malgré son apparence arbitraire.

Cette proportion du tiers elle-même se défend très bien. C'est la proportion simple qui assure la majorité — et, par conséquent, la force en cas de rébellion — aux marins nationaux montant le navire.

Il nous reste à parler des marins provenant de

la marine militaire permanente ou de sa réserve. En quelle proportion devront-ils figurer sur le rôle d'équipage? — Pour la moitié, disent les Anglais, et ils donnent eux-mêmes l'exemple, en composant d'officiers de la marine royale l'état-major entier des navires, et de marins de ce même corps la moitié des équipages de leurs croiseurs auxiliaires.

Nous possédons assez d'inscrits maritimes pour n'avoir aucun intérêt à repousser cette doctrine, rigoureuse peut-être, mais bien conforme à l'esprit de la déclaration de 1856.

D'ailleurs, pour les navires auxiliaires destinés au combat, une forte proportion de marins réguliers s'impose en fait.

Les armes modernes, le canon et la torpille, sont autrement plus compliquées que les canons lisses et les haches d'abordage d'autrefois. On n'apprend à manœuvrer les pièces à tir rapide et les torpilles automobiles si difficiles à régler, que par un long exercice, complété par un stage dans une école spéciale. Ce serait folie que vouloir improviser du jour au lendemain des canonniers et des torpilleurs.

La connaissance des signaux de combat, du service à bord, exigera de plus un certain nombre de timoniers ayant servi à l'Etat. Dès lors, la règle anglaise s'explique assez bien.

C. — *A quelle discipline et à quels règlements seront soumis les équipages ainsi formés ?*

Ici, le doute n'est plus possible.

Le principe de l'incorporation exige que les équipages des navires auxiliaires soient entièrement soumis aux règlements de la marine militaire permanente, surtout en ce qui concerne *la juridiction*. Ainsi en décide notre article 56 de la loi de 1896 pour « tous les inscrits maritimes appelés sous les drapeaux, rappelés ou mobilisés. Ils sont soumis à toutes les obligations imposées aux marins en activité par les lois et règlements en vigueur. Ils sont justiciables des tribunaux militaires de l'armée de mer, en temps de paix comme en temps de guerre. » Et l'article 1 /b/ de l'ordonnance prussienne du 24 juillet 1870 : « Les officiers et marins ainsi enrôlés font, pendant la guerre, partie de la marine fédérale, doivent revêtir son uniforme et ses insignes, sont soumis à ses règlements, et doivent prêter le serment militaire. »

Bien que le texte allemand parle d'uniforme et de serment militaire, nous lui préférons beaucoup notre article 56 qui, lui, organise franchement la sanction, en soumettant les inscrits à la juridiction des conseils de guerre.

Pour terminer ce chapitre, il nous reste à examiner la question des signes extérieurs qui per-

mettront de reconnaître l'équipage auxiliaire. Nous avons déjà vu que le *navire* se reconnaissait à la flamme et au pavillon. L'équipage sera caractérisé par le port de l'*uniforme*. Cet uniforme devra-t-il être identique à celui des corps militaires permanents? Nous ne le croyons pas. Sur ce point, une opinion très défendable se montre moins rigoureuse que nous et se contente du port d'un insigne apparent sans exiger l'uniforme complet, se basant sur ce que la qualité des marins est indiquée suffisamment par le pavillon de guerre et la flamme du navire qu'ils montent.

Le port d'un insigne est un extrême minimum. Nous lui préférons l'*uniforme complet*, parce que le port de cet uniforme est la preuve matérielle d'une organisation et d'une discipline sérieuses, d'une incorporation loyale. Nous n'osons exiger que cet uniforme soit exactement celui de la marine permanente, mais s'il en était ainsi, ce serait encore une garantie de plus. Les corps d'officiers et de marins permanents qui ont le respect de leur tenue, ne la laisseraient pas déshonorer par des auxiliaires sans vergogne, attendu que ceux-ci seront, par l'incorporation, les subordonnés de la marine régulière.

Enfin, en cas de contestation, le commandant du navire pourra produire sa commission, celle de ses officiers, et les ordres d'appel ou les contrats

d'engagement volontaire de ses hommes. Ces différentes pièces, jointes à l'ordre de réquisition du navire, fourniront un ensemble de preuves des plus sérieux.

CHAPITRE III

EXAMEN DE QUELQUES HYPOTHÈSES PRATIQUES

A. — Hypothèses théoriques. — Les navires et leurs équipages d'après leur destination. — B. Hypothèses pratiques. — Etude juridique de quelques marines auxiliaires : Allemagne, Russie, France, Angleterre. — Résumé et conclusion.

Nous sommes maintenant possesseurs d'une série de règles dérivées, soit du droit de la guerre continentale, soit du principe de l'*incorporation loyale*, et basées sur la conformité à l'esprit de la déclaration de 1856. Il s'agit d'appliquer ces règles à quelques hypothèses. Ces hypothèses sont de deux sortes : Les unes très générales, très théoriques, concernant telle sorte de navire, rencontré et capturé à la mer, dans telles conditions, avec un équipage composé de tels et tels éléments.

Les autres, spéciales. Ces dernières comprennent les diverses marines auxiliaires anciennes et récentes, sur lesquelles nous avons pu à très grand' peine obtenir quelques renseignements.

A. — HYPOTHÈSES GÉNÉRALES.

Les règles que nous avons formulées ne s'appliqueront, dans toute leur rigueur, qu'aux navires de la marine auxiliaire destinés au combat. Ceux-là seuls, en effet, pourraient porter atteinte à la déclaration de Paris, puisque seuls ils ont la vitesse et les armes nécessaires à la course.

Les belligérants pourront, sans d'ailleurs y être contraints le moins du monde, se montrer plus indulgents en faveur des transports et des bâtiments de servitude.

Enfin, des motifs d'humanité rendent cette indulgence obligatoire en faveur des transports hôpitaux et des transports ambulances qui se conformeront scrupuleusement aux règles de la convention de La Haye de 1899, adaptant à la guerre maritime des principes de la convention de Genève de 1864.

Le paquebot ou le croiseur estafette des côtes, navires essentiellement destinés aux services militaires *stricto sensu*, seront armés de canons, probablement aussi de torpilles. On pourra se montrer très exigeant à leur rencontre, et c'est surtout à cause d'eux que nous voudrions faire adopter ces quatre règles encore un peu douteuses : a/ L'emprunt, le nolis ou la réquisition *pour la durée de la guerre* ; b/ Le commandement exercé par un officier appartenant à la marine militaire permanente, avec un ou

plusieurs officiers de cette marine dans l'état-major ; c/ La règle espagnole du *tiers comme proportion maxima des étrangers sur l'effectif total de l'équipage* ; d/ La règle allemande du *port obligatoire de l'uniforme de la marine permanente*.

Ces quatre règles tendent à passer dans le droit international. Malheureusement elles ne sont pas encore absolument consacrées, mais nous avons bon espoir de les y voir entrer bientôt définitivement. Nous serions très heureux d'avoir pu coopérer à ce résultat en dégageant nettement le principe de l'INCORPORATION entrevu par plusieurs de nos devanciers et quelques-uns de nos maîtres.

Donc *rigueur absolue* pour le navire destiné au combat, parce que c'est dans cette catégorie de la marine auxiliaire que devra se rencontrer le plus grand nombre de contrevenants à la déclaration de 1856.

On pourra, avons-nous dit, se montrer un peu moins sévère pour les transports. La raison en est simple : Le transport, lourdement chargé d'hommes, de matériel ou de charbon, est très impropre au combat. Sa vitesse est souvent médiocre ; il ne porte que des armes de moyen calibre, et en petit nombre, et s'en sert plutôt pour repousser l'ennemi que pour l'attaquer. Il est si mal armé pour la lutte qu'on le fait presque toujours convoier par de vrais navires de guerre, armés d'une

puissante artillerie, et encore le commandant du convoi et celui des transports ont-ils toujours des ordres très sévères leur prescrivant de n'accepter le combat qu'à la dernière extrémité. Les bâtiments de servitude, remorqueurs à vapeur ou chalands, sont aussi affectés à des services accessoires. Ils se servent rarement du canon ou de la torpille. Cependant, on peut employer des chaloupes à vapeur, des remorqueurs des mouvements du port ou de la défense fixe, à un service de ronde ou de grand'garde. On les charge, par exemple, de surveiller en avant ou en arrière une estacade qui ferme l'entrée d'une passe aux torpilleurs ennemis. A cet effet, nos chaloupes à vapeur sont armées en guerre. Elles reçoivent un équipage pourvu de fusils et de revolvers, et elles-mêmes portent des canons à tir rapide et des mitrailleuses.

On peut donc se montrer encore assez exigeant à l'encontre des transports et des bâtiments de servitude, puisque ceux-ci portent des armes. Ces exigences seront surtout justifiées toutes les fois qu'il s'agira de transports chargés de troupes, et de remorqueurs à vapeur munis d'artillerie à tir rapide pour le service de grand'garde.

Il nous reste à parler des transports hôpitaux et des transports ambulances. La convention de La Haye, complétant et modifiant le projet d'extension de la Convention de Genève à la mer, projet déjà

vieux de trente ans, a établi une série de règles à la fois très humaines et très pratiques. La nouvelle Convention comprend 14 articles. Nous citerons *in extenso* quelques-uns d'entre eux. Nous résumerons les autres :

ART. 1^{er}. — « Les bâtiments-hôpitaux militaires, c'est-à-dire les bâtiments construits ou aménagés par les Etats, spécialement et uniquement en vue de porter secours aux blessés, malades et naufragés, et dont les noms auront été communiqués à l'ouverture ou au cours des hostilités, en tout cas, avant toute mise en usage, aux puissances belligérantes, *sont respectés et ne peuvent être capturés* pendant la durée des hostilités ; ces bâtiments ne sont pas non plus assimilés aux navires de guerre au point de vue de leur séjour dans les ports neutres. »

L'ART. 2 déclare que « *seront respectés et exempts de capture* » les navires équipés aux frais de particuliers ou de sociétés reconnues, à condition que la puissance belligérante dont ils dépendent leur donne une Commission et notifie leurs noms à la puissance adverse avant toute mise en usage.

L'ART. 3 étend le même bénéfice aux navires hospitaliers équipés dans les pays neutres, et leur impose les mêmes conditions.

L'ART. 4 prescrit que les bâtiments-hôpitaux

porteront secours aux blessés et naufragés, sans distinction de nationalité.

« Les Gouvernements s'engagent à n'utiliser ces bâtiments pour aucun but militaire.

« Ces bâtiments ne devront gêner, en aucune manière, les mouvements des combattants. Les belligérants auront sur eux le droit de contrôle et de visite; ils pourront refuser leur concours, leur enjoindre de s'éloigner, leur imposer une direction déterminée et mettre à bord un commissaire, même les détenir, si la gravité des circonstances l'exigeait. »

ART. 5. — « Les bâtiments-hôpitaux *militaires* seront distingués par une peinture extérieure blanche avec une bande horizontale verte d'un mètre et demi de largeur environ. Les bâtiments mentionnés dans les articles 2 et 3 (bâtiments appartenant à des particuliers nationaux ou neutres) seront distingués par une peinture extérieure blanche avec une bande horizontale rouge d'un mètre et demi de largeur environ. » Les embarcations des bâtiments qui viennent d'être cités, comme les petits bâtiments qui pourront être affectés au service hospitalier, se distingueront par une peinture analogue. Les bâtiments hospitaliers se feront reconnaître en hissant, avec le pavillon national le pavillon blanc à croix rouge prévu par la Convention de Genève.

ART. 6. — « Les bâtiments de commerce, yachts, ou embarcations neutres, portant ou recueillant des blessés, des malades ou des naufragés des belligérants, ne peuvent être capturés pour le fait de ce transport, mais ils restent exposés à la capture pour les violations de neutralité qu'ils peuvent avoir commises. »

Les huit autres articles prévoient la situation du personnel religieux et médical d'un navire capturé, et le déclarent inviolable — régissent le traitement des malades faits prisonniers de guerre, etc.

Il résulte des six articles précités que les navires-hôpitaux et ambulances sont des navires auxiliaires absolument à part, obéissant à des règles spéciales, dont les trois principales sont :

1° La dénonciation du nom du navire avant son entrée en service ;

2° Le port de marques distinctives, peinture spéciale et pavillon blanc à croix rouge ;

3° La non participation aux opérations militaires en tant que bâtiments de combat.

Le navire qui se conforme à ces règles est *invio-*
lable et ne peut être capturé.

Dès lors, nous ne voyons pas pourquoi on exigerait ici le nolis, le prêt ou l'affrètement pour la durée de la guerre, l'incorporation rigoureuse, le commandant officier de la marine permanente... le tiers maximum d'étrangers, etc... Ces deux der-

nières règles tombent d'elles-mêmes : l'article 2 admet que le navire-hôpital peut être équipé par des particuliers ; l'article 3, qu'il peut l'être par des neutres.

La dénonciation du nom du navire, sa peinture, sa soumission aux commandants des forces belligérantes suffisent à bien marquer le caractère du transport-hôpital ou du navire-ambulance.

Le baron Buxœwden, officier de la marine russe, dans une conférence faite à Saint-Pétersbourg sur « l'Extension de la Croix-Rouge à la mer » exprime le désir de voir porter un uniforme spécial aux équipages des navires-hôpitaux. Il nous semble que le brassard pourrait suffire.

B. — HYPOTHÈSES SPÉCIALES. — EXAMEN DES DIVERSES MARINES VOLONTAIRES.

1° *La flotte volontaire allemande de 1870.* — Pour en examiner la constitution, nous renvoyons à l'ordonnance du 24 juillet 1870, citée dans Perels à sa page 194, note 1. On trouvera son appréciation complète dans *Le Droit de la guerre maritime* de M. Ch. Dupuis, n° 82 et suivants, et dans la brochure de M. Desjardins, p. 21 et suivantes. Nous-même avons parlé longuement de cette première tentative de marine auxiliaire. Nous résumerons ainsi notre appréciation.

La marine volontaire allemande, ne détachant pas d'une façon complète le navire et l'équipage de l'armateur, n'était pas réellement et loyalement incorporée dans la marine permanente.

En effet, l'armateur ne perdait pas toute influence sur les opérations de guerre de son navire. 1° Il ressort de l'ensemble du texte que le droit de donner des ordres au capitaine ne lui est nulle part ôté formellement ;

2° L'armateur recrute lui-même, et en vue du combat sur mer, l'équipage et l'état-major ;

3° Il partage les primes avec son équipage et ses officiers, et cela « comme il l'entend ».

Les patentes données aux officiers, le port de l'uniforme obligatoire, l'obéissance aux règlements inscrits dans l'article 1, *(b)* de l'ordonnance ne suffisent pas dans ces conditions à effectuer une incorporation loyale du matériel ni du personnel volontaires.

Enfin, si l'ordonnance du 18 juillet 1870 annonçait que le gouvernement allemand renonçait à la poursuite de notre propriété privée sur mer, cette ordonnance fut rapportée en janvier 1871, et la *Freiwillige seewehr* se fût attaquée à nos bâtiments de commerce.

2° *La flotte volontaire russe*. (1878. Voir Alexandre de Streglitz, *La Course*, brochure, p. 17 et suivantes et *Le Droit de la guerre maritime*, de

M. Ch. Dupuis, p. 113, n° 85). En 1877, un conflit était imminent entre la Russie et l'Angleterre. Or, la Russie manquait, paraît-il, de croiseurs rapides dans la Mer Noire et de navires de commerce susceptibles d'être transformés en croiseurs. Le 11 avril 1878, un comité fut formé par le gouvernement russe pour l'achat de navires à grande vitesse *destinés à agir contre le commerce anglais*. Le 20 septembre, le comité avait recueilli 3 millions de roubles avec lesquels on acheta trois paquebots à la Compagnie Hambourgeoise-Américaine : *la Russie*, le *Moscou* et le *Petersbourg*, auxquels vinrent s'ajouter plus tard le *Vladivostock* et le *Constantin*; ce dernier s'est rendu célèbre dans la campagne contre la Turquie.

La guerre n'éclata pas entre l'Angleterre et la Russie, mais la flotte volontaire survécut.

Aujourd'hui, elle appartient à des capitaux privés, mais son organisation militaire dès le temps de paix est remarquablement comprise.

Ses navires se livrent à des services⁹ postaux et de transports de condamnés entre Odessa et différents ports asiatiques. Les principaux services sont : service régulier entre Odessa et Saint-Petersbourg, transport de matériel et de troupes à Vladivostock et à Port-Arthur, transports de déportés à Sakhaline. Elle est subventionnée par l'Etat depuis 1885.

La direction des affaires appartient à un comité composé de : un président et deux membres du département de la marine; un délégué du ministère des finances, un délégué du contrôle de l'Empire. Le gérant du ministère de la marine a la haute main sur ce comité.

Chaque navire est commandé par un officier appartenant à la marine impériale, avec un second officier de cette marine, comme adjoint. Les équipages reçoivent de sous-officiers et d'instructeurs de la marine du czar une instruction militaire dès le temps de paix.

Le jurisconsulte anglais Hall considère ces bâtiments comme des navires de la flotte impériale. C'est aller un peu loin. La marine volontaire russe reste marine de commerce, malgré l'avis contraire de Lawrence, qui émet des doutes sur sa légalité, parce que les navires qui la composent restent *navires de commerce*, jusqu'aux hostilités, et que le sultan ne les a considérés comme tels, que cédant à une pression diplomatique. Il faut convenir que la flotte volontaire russe n'a été créée que pour obtenir le libre passage du Bosphore et des Dardanelles à des navires convertibles en navires de guerre.

Mais, nous ralliant sur ce point à l'opinion de M. Dupuis (p. 117, note 1), nous critiquons vivement la manière de voir de Lawrence.

La marine volontaire russe ne porte aucune atteinte à la déclaration de 1856. Ses navires, dont la liste est connue dès le temps de paix, loyalement incorporés en temps de guerre ; ses équipages instruits et commandés par des officiers de la marine impériale, revêtus d'uniformes et soumis à des règlements minutieux, réalisent le maximum de garanties que l'on puisse raisonnablement exiger.

3° *La marine auxiliaire anglaise.* — La marine auxiliaire anglaise semble devoir comprendre surtout des croiseurs. L'amirauté, pour obtenir des transports, préfère l'affrètement au nolis ou à la réquisition. C'est du moins ce qui ressort de sa façon d'effectuer les transports de troupes pour le Transvaal.

Mais, en revanche, ses croiseurs auxiliaires sont fort bien organisés. L'amirauté a payé en 1897 pour 2.115.000 francs de subventions aux Compagnies Cunard, Peninsular and Oriental, Withe star line, Canadian and Pacific Steam Ships.

Cunard : 187.000 francs, pour chacun des paquebots *Campania*, *Lucania* ; Withe star : 182.125 fr. pour le *Teutonic* ; 194.900 francs pour le *Majestic*.

Nous ne citons que les plus gros chiffres. Qu'il suffise de savoir que ces cinq Compagnies tiennent à la disposition de l'amirauté *trente paquebots*, filant de 17 à 22 nœuds. Ces navires seraient vendus ou loués au gouvernement, selon des prix

déterminés d'avance, et à bref délai, après avis préalable. Les Compagnies ne construisent que sur des plans approuvés par l'amirauté. Enfin, « la moitié des équipages doivent être engagés parmi les hommes appartenant à la réserve de la marine royale, et l'amirauté se réserve le droit de faire à bord les installations propres à faciliter le rapide équipement de ces navires en croiseurs, en cas de guerre ». En outre, tout vaisseau de la flotte auxiliaire serait commandé par des officiers de la marine royale.

Enfin, pour éviter toutes contestations « l'Angleterre achète ou loue, dès le début des hostilités, tous les navires qu'elle compte employer à la guerre; elle se réserve le bénéfice des primes ». Et, ajoutons-nous, elle rompt ainsi tout lien entre le navire et l'équipage, d'une part, car tous deux sont ainsi soumis à l'Etat et loyalement incorporés, et l'armateur, d'autre part, dont le droit se résout en un prix de location, avec indemnité éventuelle pour les avaries subies au cours de la guerre.

M. Ch. Dupuis trouve ces arrangements « irréprochables »; ils cesseront de l'être, le jour où la règle espagnole du *tiers d'étrangers* au maximum sera accueillie par le droit international. En effet, la moitié des équipages doit appartenir à la réserve de la marine royale, mais aucune disposition n'interdit de compléter l'autre moitié de l'effectif avec des étrangers.

4^o *Marine auxiliaire française.* — C'est ici surtout que l'absence de documents se fait cruellement sentir. Nous avons cependant obtenu les renseignements suivants. Nos bâtiments auxiliaires proviendront de deux sources :

a/ Les Compagnies subventionnées pour services postaux. Celles-ci ne construisent que sur plans approuvés par le ministre de la marine, sur avis favorable d'une commission d'ingénieurs et d'officiers de vaisseau. En même temps qu'on construit le navire, on usine dans les ateliers de l'Etat le matériel de guerre qu'il devra embarquer. Ces navires sont constamment tenus à la disposition du ministère de la marine, qui en prendrait possession par un simple ordre de réquisition. Les Compagnies toucheraient une indemnité, mais aucune prime pour les faits de guerre du navire.

Les paquebots subventionnés reçoivent un officier de marine, qui est, à bord, de façon permanente, et porte le titre de commissaire du gouvernement. Cet officier est pour certains paquebots, le commandant lui-même, lieutenant de vaisseau en congé illimité ou de réserve, ou capitaine de frégate de réserve. Ce peut être encore le commissaire ou le médecin.

Quant à l'équipage, notre article 2 de la loi du 21 septembre 1793 exige que les trois quarts au moins soient Français. Comme il est pratiquement

impossible de recruter la grande majorité de ces hommes en dehors de l'inscription maritime, il se trouve que, dès le temps de paix, nos paquebots poste se conforment à toutes les règles concernant le matériel et les équipages. L'incorporation loyale serait très facile à réaliser : il suffirait d'un ordre de réquisition du ministre de la marine pour mobiliser le navire, et d'un décret du chef d'Etat pour appeler l'équipage sous les drapeaux (art. 42 et 43 de notre loi du 24 décembre 1896).

b/ Nous pourrions ensuite nolisier ou réquisitionner, pour la durée de la guerre, certains vapeurs, primés à la vitesse (projet de loi sur les primes à la marine marchande). Ces derniers feraient des transports ; les plus petits — bien peu nombreux, hélas ! — des estafettes des côtes.

Ces navires encore seraient armés d'inscrits.

Notre marine auxiliaire, grâce au système de l'inscription maritime qui a militarisé plus des neuf dixièmes de notre personnel naviguant, ne prête le flanc à aucune critique et se conforme à l'esprit de la déclaration de 1856.

Il nous reste, pour achever ce travail, à nous résumer et à conclure.

La marine auxiliaire ne comprend pas seulement des croiseurs, elle comprend aussi des estafettes des côtes, des transports, et des navires hôpitaux et ambulanciers, enfin des navires de servitude.

Sera considéré comme navire auxiliaire, le navire emprunté gratuitement, nolisé ou réquisitionné par l'Etat belligérant et incorporé dans sa marine en vue d'un service quelconque.

Cette *incorporation* est la garantie du respect de la déclaration de 1856 ; aussi l'*incorporation doit-elle être loyale*.

L'affrètement qui conserve sans contrôle l'équipage de commerce, et la réquisition provisoire, tous deux à bref délai, ne constituent pas un mode d'incorporation. La *qualité de belligérant du navire dépend du lien contractuel qui l'unit à l'Etat*.

Le navire doit être incorporé pour la *durée de la guerre*. Réalisant ce *desideratum* il le sera loyalement. Le droit de l'armateur sur son navire se résout en une indemnité de *location* et une autre indemnité éventuelle en cas d'avaries ou de perte totale. Le navire passe sous le commandement de l'Etat ; tout lien avec l'armateur doit être rompu.

Les signes extérieurs du navire auxiliaire sont : le pavillon de guerre et la flamme — à l'exclusion de l'aspect général, — ses papiers de bord, l'ordre de réquisition et la commission du commandant.

L'équipage auxiliaire se soumettra à diverses règles :

A.— D'abord aux quatre règles de l'article 1^{er} de la convention de La Haye, concernant : *a/* le chef responsable ; *b/* le signe extérieur, reconnaissable de

loin ; *c/* le port d'armes, non dissimulé ; *d/* la conformité aux lois générales de la guerre.

Ces règles suffiront aux corps auxiliaires opérant à terre, c'est-à-dire aux fusiliers et canonniers gardes-côtes.

Les équipages auxiliaires seront, en outre, soumis aux lois suivantes :

B. — Deux lois de la marine permanente : *a/* combat sous le vrai pavillon ; *b/* soumission au Tribunal des prises.

C. — Une série de lois dérivées du principe de l'*incorporation loyale* et se rattachant aux trois points suivants :

a/ Proscription de l'instinct de lucre comme mobile principal chez les armateurs et les combattants. — L'armateur ne recevra ni prime, ni part de prise pour les faits de guerre de son navire. Il ne soldera pas l'équipage, et ne répartira pas les primes entre les hommes et les officiers.

b/ La composition des états-majors et leur hiérarchie. — Les états-majors seront recrutés par l'Etat. Le commandant du navire sera un officier de vaisseau de la marine permanente ou de sa réserve. Il sera assisté d'un ou plusieurs officiers du corps permanent. Les officiers auxiliaires auront un rang bien déterminé dans la hiérarchie navale. Ils seront commissionnés, porteront l'uniforme et les insignes.

c/ *La composition des équipages et leur discipline.* — Les équipages ne sauraient être recrutés par l'armateur, en vue de la guerre. Mais l'Etat belligérant peut incorporer ces équipages, s'ils ont été recrutés pendant la paix et pour faire le commerce. Les équipages ainsi recrutés ne comprendront pas plus d'un tiers d'étrangers, et l'élément militaire y prédominera forcément. Ils porteront l'uniforme, seront soumis aux règlements de la marine permanente et surtout à sa discipline et sa juridiction. Une forte proportion de marins de l'Etat, ou ayant servi à l'Etat, entrera dans la composition de ces équipages.

Ces différentes règles seront appliquées avec plus de rigueur aux navires munis d'armes offensives, qu'aux bâtiments des services accessoires, notamment, qu'aux transports hôpitaux.

La marine volontaire allemande de 1870 ne se conformait pas au principe de l'incorporation loyale, aussi a-t-elle été jugée avec juste raison par Calvo, MM. Desjardins, Renault et Ch. Dupuis, comme portant atteinte à la déclaration de 1856.

La flotte volontaire russe, les marines auxiliaires anglaise et française, sont à l'abri de toute critique dans l'état présent du droit international maritime.

Cependant, si la loi du *tiers maximum d'étrangers* était adoptée par le prochain congrès, la ma-

rine auxiliaire anglaise devrait modifier ses règlements. Nous voudrions voir adopter par le congrès, outre cette loi du tiers, d'origine hispano-américaine, notre loi de l'incorporation *pour la durée de la guerre*, la loi anglaise du commandant officier de la marine permanente, et la règle allemande du port de l'uniforme par les marins auxiliaires.

Ces diverses conditions sont très réalisables en pratique. La marine auxiliaire qui les réunira sera un puissant instrument de guerre, et sa légalité, à l'égard de la déclaration de 1856, ne saurait être contestée.

Vu :

Le Doyen,
GLASSON.

Le président de la Thèse,
J. RENAULT

Vu et permis d'imprimer :
Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
GRÉARD.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION.....	5
La question de la marine auxiliaire. — Rapide exposé historique et technique. — La marine auxiliaire en fait est indispensable.	
CHAPITRE I. — Le matériel auxiliaire	25
Le principe de « l'incorporation ». — Justification de notre définition du navire auxiliaire, ses caractéristiques au point de vue juridique. — <i>La qualité d'un navire, au point de vue des lois de la guerre, est déterminée par le lien contractuel qui l'unit à l'Etat dont il est national.</i> — Signes extérieurs, preuves et présomptions permettant d'attribuer la qualité d'auxiliaire à un navire.	
CHAPITRE II. — Le personnel auxiliaire	44
Le personnel auxiliaire embarqué doit se conformer : 1° aux lois générales de la guerre; 2° à certaines lois spéciales dérivées du principe « de l'incorporation ». L'état-major doit appartenir à la marine militaire. Les éléments composant l'équipage, sérieusement militarisés, et soumis à la discipline et aux règlements de la marine militaire permanente.	
I. — Règle proscrivant l'instinct de lucre, comme mobile principal chez les armateurs et les combattants.....	52
II. — Règles concernant la composition des états-majors des navires auxiliaires, et leur hiérarchie..	56
III. — Règles concernant la composition des équipages et leur discipline.....	61

A. — Qui sera chargé de recruter et d'entretenir l'équipage	62
B. — Parmi les éléments dont pourra se composer un équipage, y en aura-t-il un qui devra prédominer.....	64
C. — A quelle discipline et à quels règlements seront soumis les équipages ainsi formés.....	73
CHAPITRE III. — Examen de quelques hypothèses pratiques	76
A. — Hypothèses théoriques. — Les navires et leurs équipages d'après leur destination. — B. Hypothèses pratiques. — Etude juridique de quelques marines auxiliaires : Allemagne, Russie, France, Angleterre. — Résumé et conclusion.	
A. — Hypothèses générales	77
B. — Hypothèses spéciales. — Examen des diverses marines auxiliaires	83
1 ^o La flotte volontaire allemande en 1870	83
2 ^o La flotte volontaire russe	84
3 ^o La marine auxiliaire anglaise.....	87
4 ^o La marine auxiliaire française.....	89



